



Casa abierta al tiempo

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA *Iztapalapa*

DIVISIÓN DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES

DEPARTAMENTO DE HISTORIA

**ENTRE EL RIEL Y LOS MUELLES: LIGUISTAS, CONFEDERADOS Y
PATRONOS EN EL PUERTO DE VERACRUZ, 1911-1925.**

TESIS QUE PRESENTA EL ALUMNO:

XICOTÉNCATL ELÍZAGA PABLO

MATRICULA: 94325927

PARA LA OBTENCIÓN DEL GRADO DE

LICENCIADO EN HISTORIA

ASESOR: JOSÉ RIVERA CASTRO

México D.F. marzo de 2000

PREFACIO	3
INTRODUCCIÓN	11
I. TRANSFORMACIÓN ECONÓMICA Y SOCIAL EN EL PUERTO DE VERACRUZ DURANTE LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XIX Y PRINCIPIOS DEL SIGLO XX.	12
I.2 EL FERROCARRIL Y LA TRANSFORMACIÓN DE LAS CLASES LABORANTES	18
I.3 DEL MUTUALISMO A LA ACCIÓN MÚLTIPLE. LOS INICIOS DE LA VIDA SINDICAL: 1911-1919	26
II. LA POLÍTICA LABORAL Y LAS HUELGAS DURANTE EL INTERINATO DE ADOLFO DE LA HUERTA	45
II.1. UN FANTASMA RECORRE EL MUNDO...	50
II.2 LA POLÍTICA Y EL HILO TELEGRÁFICO...	55
II.3. 1920, LOS AÑOS DE LA ANARQUÍA	58
III. DEL CONGRESO OBRERO RADICAL A LA CONVENCION OBRERA DE ORIZABA. LA LIGA DE TRABAJADORES DE LA ZONA MARÍTIMA.	62
Febrero de 1921, nace la CGT.	62
Julio de 1921. El tercer congreso de la CROM en Orizaba	64
IV. ENTRE EL RIEL Y LOS MUELLES: LIGUISTAS, CONFEDERADOS Y PATRONOS.	71
IV.1 LA ASOCIACIÓN PATRONAL	71
IV.2 TEJEDA Y LAS MASAS POPULARES, LOS OBREROS	83
IV.3. LA ANTESALA DE LA REBELIÓN DE LA HUERTISTA	87
IV.3.1 EL CONVENIO DE CELAYA	96
IV.4 LA REBELIÓN DE LA HUERTISTA.	100
IV.4.1 COMERCIANTES, OBREROS Y DE LA HUERTISTAS	102
CONCLUSIONES	110
CRONOLOGÍA	113
ARCHIVOS Y FUENTES CONSULTADAS	118
BIBLIOGRAFÍA	119
ANEXOS	122

PREFACIO

Hacia finales de los años setenta y en la década siguiente, un importante número de obras sobre movimiento obrero mexicano escritos por investigadores extranjeros, fueron editados en su versión española, nos referimos a obras como Barry Car, *El movimiento Obrero y la política en México, 1910-1929*, editado en 1976; Marjorie Ruth Clark, *La organización obrera en México*, editado en 1979, o John Hart *el anarquismo y la clase obrera mexicana, 1830-1931*, Ramón Eduardo Ruiz, *La revolución mexicana y el movimiento obrero 1911-1923*, sólo por citar a las más conocidas dentro de su categoría. Para la continuidad historiográfica del género, existió el apoyo institucional a cargo del hoy desaparecido Centro de Estudios Históricos Sobre el Movimiento Obrero (CEHSMO), institución que dio un impulso a los estudiosos del tema, así como a la organización de encuentros y publicaciones cuyos resultados de investigación se sumaron a los trabajos clásicos hechos por los escritores protagonistas del periodo formativo sindicalista mexicano como Luis Araiza y su voluminosa obra *Historia del movimiento obrero mexicano*; de Elías Barrios y *El escuadrón del hierro* o un Resendo Salazar y *Las pugnas de la gleba*; u otros sobre estudios regionales como Rafael Ortega y *Las luchas proletarias en Veracruz*; Manuel Maples Arce y *El movimiento Social en Veracruz*; etc. múltiples obras se escribieron y hoy están en nuestros acervos. La producción de obras y artículos hecha por los connacionales fueron a cargo de Guillermina Bahena, Rocío Guadarrama, Paco Ignacio Taibo II, Rogelio Vizcaíno, Bernardo García, José Rivera Castro, entre muchos tantos.

En la actualidad los estudios de género sólo despiertan la atención de unos cuantos al pensar que mucho se ha escrito ya, o que por simple desinterés se desechan las investigaciones. En mi experiencia, he visto cómo la Galería uno que resguarda la

documentación del Departamento del Trabajo en el archivo General de la Nación, permanece semivacía. Siendo así ¿cómo nació entonces en mi el interés por un estudio sobre movimiento obrero?.

Precisamente fue concebida dentro de esa galería al escudriñar en sus archivos hasta tomar la forma en el estudio que ahora presento.

Veracruz junto con la Ciudad de México, tuvo un temprano activismo sindical; el presente trabajo analiza cómo se dio ese proceso formativo de los trabajadores portuarios, desde su forma incipiente, hasta su conformación confederada; la particularidad de estos gremios donde las fronteras a veces son muy difusas es que podían manejarse como individualidades o bien como una colectividad, del primero como un gremio especializado, unión de estibadores, unión de carretilleros, unión de calafates, etc. Del segundo como la Liga de Trabajadores de la zona marítima. Todos, o casi todos trabajando dentro de un mismo espacio, entre los muelles y los ferrocarriles. El período más rico en cuanto a información es la década de los años veinte; por desgracia las referencias más antiguas son muy escasas, de aquí que el período que se puede reconstruir mejor es precisamente en esta década; en ese sentido la consulta de las fuentes provienen mayoritariamente durante esas fechas, El Departamento del Trabajo en el Archivo General de la Nación, proporcionó rica información sobre los gremios de trabajadores veracruzanos, situación que nos permitió reconstruir las etapas formativas, lo mismo los fondos correspondientes a la Junta de Conciliación y Arbitraje, y el de Fomento en el Archivo General del Estado de Veracruz completaron algunos faltantes; para la etapas constructivas del puerto en el porfiriato, se consultaron el Archivo Histórico de Hacienda y el de Comunicaciones y Obras Públicas, así como las memorias y reseñas de los arquitectos e ingenieros que supervisaron dichas obras y publicaron sus estudios; para conocer el espacio físico transformado fueron consultadas, ilustraciones de las

obras, ya sea en catálogos de imágenes, libros o bien en el rico acervo cartográfico de la Mapoteca "Manuel Orozco y Berra" y cuyo préstamo del material fue de gran ayuda.

Las fuentes hemerográficas consultadas nos dieron el registro diario y el seguimiento de los movimientos huelguísticos y de las campañas contra la peste bubónica, así como otros acontecimientos trascendentales para la ciudad en las páginas de referencia obligada queda el periódico porteño *El Dictamen*, base para este trabajo: por supuesto la prensa capitalina me dio una perspectiva diferente desde otro ángulo; las publicaciones de la época como el *Libro Azul*, sobre el Estado de Veracruz, ayudó para el caso de los comerciantes; tuve la fortuna de encontrarme con un padrón de la *Asociación Patronal de Veracruz*, que le dio un giro a mi investigación, la información proporcionada puede arrojar una gran información sobre estos hombres dedicados a los negocios; el problema que se me presentó fue la dificultad para resumir los giros comerciales, toda vez que por referencias secundarias la información no siempre es homogénea, pues son poseedores de múltiples negocios, utilizar tal cuál la información resultaba un tanto aventurada, lo que si era evidente, fueron las conclusiones a las que llegué sobre los negocios más importantes y a quienes pertenecían, soy consciente que un análisis más profundo arrojaría más luz sobre estos personajes, no obstante queda pendiente para futuras investigaciones y mejores herramientas para su examen.

Finalmente un libro maravilloso fue publicado al tiempo de terminar esta investigación, *Sol de Plata* (Universidad Veracruzana - TAMSA); cuyo contenido iconográfico son las fotografías captadas por la lente del periodista gráfico del *Dictamen*, Joaquín Santamaría a lo largo de varias décadas.

No me fue posible consultar el archivo sindical del Puerto de Veracruz, utilizado anteriormente por otros investigadores; los documentos fueron regresados a su

dueño original, Miguel Angel Montoya Cortés y me fue difícil establecer contacto con él, no obstante cualquier estudioso del tema necesariamente tendrá que consultar su acervo que fortalecerían los futuros trabajos.

Esta investigación se estructura en cuatro capítulos cronológicos, aunque la periodización central corresponde al período de vida sindical de la Unión de estibadores del puerto de Veracruz, durante 1911 y 1925; por ser la más importante organización sindical del período. En primer lugar se analiza el proceso de transformación económico y social que sufrió el puerto de Veracruz al finalizar el siglo XIX, cuando comenzaron las obras de desarrollo de un puerto artificial cuya conclusión al cabo de dos décadas fueron inauguradas por el presidente Porfirio Díaz en 1902. En éste proceso de apertura a la inversión extranjera, le fue concesionada la creación de la *Compañía Terminal de Veracruz* en 1906, bajo la supervisión permanente del gobierno federal para los fines convenientes de explotación del tráfico mercantil de importación y exportación con ese puerto. El establecimiento de dicha Compañía, no sólo fortaleció la importancia del ferrocarril como medio de transporte rápido, eficaz y con un alto volumen de desplazamiento al quedar incorporado entre los itinerarios para las maniobras de carga de los buques, y aún cuando su zona de influencia no alcanzó al personal que laboraba en la cubierta de los barcos (radio de acción que correspondían a las agencias navieras y los estibadores), en breve lapso logró el control absoluto de los trabajos en tierra, desplazando así, la añeja práctica que hasta ese momento ejercían los antiguos contratistas. Las tareas asignadas entre los muelles y el ferrocarril, la introducción de moderna tecnología para los trabajos y el cambio tecnológico en los modernos navíos, son algunas circunstancias que especializaron a una nueva clase de proletariado urbano para los servicios portuarios.

Teniendo como antecedente lo anterior se explica el período comprendido entre 1911 y 1919, como etapa formativa para la mayoría de los sindicatos de trabajadores portuarios, que podrían dividirse en dos fases evolutivas; conformada primeramente en el protagonismo de la revolución mexicana, le continua una segunda bajo un marco jurídico de corte progresista, plasmado en la Constitución Política de 1917.

La irrupción de la revolución mexicana alentó un incipiente proceso de organización de sindicatos como la Unión de Estibadores quien fue la base para las futuras organizaciones sindicales, dentro de esta fase los sindicatos difícilmente pueden enmarcarse dentro de las sociedades mutualistas como aquí se explica, sin embargo insertos ya en el marco constitucional de 1917, el sindicalismo adquiere una clara concepción de clase en las relaciones entre el capital y el trabajo y de derechos laborales antes no contemplados como la huelga, la jornada de 8 horas, entre otros.

El segundo capítulo titulado, *La política laboral y las huelgas durante el interinato de Adolfo de la Huerta* constituye un análisis de coyuntura política, iniciada por el triunfo militar y político del "grupo sonoreño"; Adolfo de la Huerta fue el primer presidente de este grupo de caudillos, uno de los rasgos característicos durante su gobierno, fue la tolerancia política laboral, limitada siempre y cuando no se perturbara la paz pública; el sindicalismo experimentó casi una absoluta libertad en cuanto a movimientos huelguísticos como no se había visto anteriormente y menos aún, cuando la violencia era un método de respuesta gubernamental. El número de huelgas y obreros paralizados aumentaron escandalosamente ante los ojos de los inversionistas extranjeros. El análisis revela que en puerto de Veracruz, el sindicalismo portuario no fue ajeno a este proceso de apertura, sirvió como detonante durante la más importante huelga iniciada con los trabajadores

electricistas, la poderosa Liga de Trabajadores de la zona marítima se solidarizó con el movimiento. La situación se agravó al difundirse un brote epidémico de peste bubónica en la ciudad, precedida por la de fiebre amarilla, dejando un elevado número de víctimas que obligaron a las autoridades sanitarias a decretar el aislamiento del puerto a todo tráfico y un cerco sanitario sobre la ciudad; en tanto un conflicto entre el gobierno federal y estatal por motivos político - electorales, estalla siendo desconocidos los poderes locales.

Nosotros encontramos similitudes en el trabajo de Eric Hosbawn, *Trabajadores* quien al estudiar los sindicatos en la zonas portuarias en Inglaterra, señaló el poder de convocatoria de las huelgas en los muelles y en el ferrocarril, ya que, pueden provocar grandes pérdidas financieras o la perturbación de un amplio sector del comercio ultramarino. En Inglaterra con incuestionable tradición marítima, el sindicalismo portuario experimentó un periodo formativo entre 1889 y 1914, que si bien en México fue más tardío, a mi juicio no existe una marcada diferencia, lo importante a señalar era precisamente la fuerte tradición combativa y su capacidad de negociación en las grandes huelgas.

La mal lograda huelga general de 1920 fracasó por que sus directores no supieron establecer los límites a sus exigencias e irritaron a fuertes intereses comerciales, que presionaron al gobierno federal. En cambio la experiencia acumulada preparó la incursión en la política de los dirigentes emanados de estos sindicatos, además de la presentación de un nuevo estilo de gobernar, el de Adalberto Tejeda.

El Tercer capítulo *Del Congreso obrero radical a la convención obrera de Orizaba. la Liga de Trabajadores de la zona marítima*; aborda el año de 1921, siendo presidente Alvaro Obregón y gobernador por el estado de Veracruz Adalberto Tejeda; éste año tuvo un alto significado para el sindicalismo portuario, el reclutamiento de estibadores se ensanchó, toda vez que eran organizaciones muy cerradas y

difícilmente permitía el ingreso de nuevos elementos, durante ese año engrosaron sus filas aproximadamente el 70% del personal con que contaba hasta esa fecha.

Durante el mes de febrero se realizó en la ciudad de México la primera Convención de la Federación Comunista del Proletariado Mexicano, cuyo propósito era la creación de una central obrera alterna de carácter nacional y fuera del control estatal, entre los asistentes por Veracruz se hallaba entre otros, Rafael García representando a los sindicatos del puerto, y aunque su participación pasó inadvertida, conocemos más su participación en julio del mismo año al asistir al tercer Congreso, organizado por la central obrera gubernamental, Confederación Regional Obrera Mexicana (CROM), la elocuencia del *negro* García, pronto ganó simpatías entre los obreros y aceptación entre los directores que al finalizar el encuentro en Orizaba fue incluido en la comisión que estudiaría el caso de los trabajadores petroleros de Tampico, este fue el ascenso político de Rafael García, pues a un mes de su participación en el congreso, fue anunciada su candidatura a la alcaldía de Veracruz que ganó en las elecciones de noviembre, frente a su contrincante y miembro del comercio veracruzano, Natalio Ulibarri.

Finalmente, el último capítulo que le da nombre al trabajo, *Entre el riel y los muelles, liguistas, confederados y patronos*, se sitúa principalmente en 1923 durante el periodo más efervescente que arrastraba la ciudad en viejos problemas aún no resueltos y convergieron al iniciar la llamada rebelión de la Huertista.

En este capítulo no sólo hace hincapié en el proceso evolutivo de organización sindical con alcance federal y en el marco de roces continuos por añejas disputas intergremiales protagonizadas entre la Confederación de Sociedades Gremiales Ferrocarrileras (confederados) y la Liga de Trabajadores de la Zona Marítima (liguistas), ambos grupos tenían gremios trabajando en la Compañía Terminal. En señaladas veces los confederados fueron objeto de recriminaciones ante las

autoridades laborales por brindar apoyo a agrupaciones disidentes, o en astutas maniobras para dividir y restar adeptos liguistas, hasta adueñarse completamente de la dirección sindical.

La colectividad de un amplio sector mencionado ligeramente en los capítulos antecedentes, hace su aparición, los patronos cuya actuación se descubre inmediatamente. El proceso de reorganización, no fue exclusivo del elemento obrero. En el mes de enero la Cámara de Comercio de Veracruz, recibió propuestas de reorganización entre sus agremiados para ampliar las facultades concernientes a la defensa de sus asociados tanto en la resistencia pasiva como activa, el día 30 de enero en las instalaciones de la Lonja Mercantil, los comerciantes no inscritos, la Cámara de Industriales y a la Asociación de Armadores y Navieros, se reunieron para fundar la *Asociación Patronal de Veracruz*. La nueva organización tenía entre sus objetivos la defensa institucional del comercio y la industria, era claro que esta respondía a los embates del sindicalismo porteño. Como así lo declaraban los propios directores del comercio. Para conocer la personalidad de los comerciantes veracruzanos, la referencia inmediata proviene de la huelga inquilinaria en 1922, durante los procesos electorales, en la mediación de conflictos, en la rebelión de Adolfo de la Huerta, etc. Sus miembros representaban a lo más variado del comercio veracruzano desde el simple vendedor hasta el más alto capitalista y su protagonismo los llevó a ocupar desde siempre los espacios políticos, económicos y sociales ganados a la ciudad.

Bajo esas circunstancias comienzan a definirse los grandes sindicatos federales, en 1924, con Plutarco Elías Calles, la CROM se encontraba en gran expansión, no era casualidad que hacia 1925, la antigua Liga de Trabajadores de la Zona Marítima, desaparecía para conjuntar a 19 sindicatos entre trabajadores que tomaría el nombre de Federación de Trabajadores de Mar y Tierra.

INTRODUCCIÓN

La situación geográfica de Veracruz, le ha dado un papel muy importante a lo largo de sus historia regional y nacional; por su puerto, el más importante del país, no sólo entraban y salían mercancías para el comercio tanto interno como externo, por este lugar además de las graves epidemias y de las invasiones extranjeras sufridas, también circularon las ideas anarcosindicalistas y comunistas que algunos viajeros europeos de los siglos XIX y las primeras décadas del XX trajeron cuando desembarcaron no siempre de una manera legal penetrando primeramente sobre un artesanado urbano todavía no muy alejado del viejo pensamiento de la estructura colonial y posteriormente sobre un incipiente proletariado industrial localizado en las regiones textiles de Orizaba, en las ricas zonas petroleras del golfo o en el puerto de Veracruz; aquí en estos sitios estas ideas germinaron en el carácter genuinamente rebelde de los hombres de esta región.

Las transformaciones que conllevaron por un lado la modernización del puerto de Veracruz y la introducción del ferrocarril a finales del siglo XIX y las primeras décadas del siglo XX, también estableció un nuevo tipo de relaciones laborales entre el capital y trabajo sobre un incipiente proletariado urbano ligado a los servicios del puerto que sólo pudo alcanzar la organización sindical cuando al año siguiente de iniciada la revolución de 1910, se le dio el reconocimiento a una de las organizaciones antiguas más importantes y base de los futuros sindicatos portuarios veracruzanos de la segunda década del presente siglo: *la Unión de estibadores y jornaleros*.

I. TRANSFORMACIÓN ECONÓMICA Y SOCIAL EN EL PUERTO DE VERACRUZ DURANTE LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XIX Y PRINCIPIOS DEL SIGLO XX.

Con el triunfo de los liberales, luego de varios años de inestabilidad política, social y económica, el país comenzaba llevar a efecto la consolidación de su proyecto económico. Para 1851 en el ámbito comercial y aduanal, el potencial económico se incrementó y la navegación comenzó a ser una pieza importante para el desarrollo del país. En ese año entraron al país 369 navíos trayendo 50,898 toneladas de mercancías, de las cuales, más del 56% del total de las importaciones y exportaciones se realizaron por el puerto de Veracruz.

Teniendo el Estado como nuevos socios a los inversionistas extranjeros, el país necesitaba adecuarse a las circunstancias que se imponían, las deficiencias del puerto no debieron ser ignoradas por las autoridades toda vez que siendo el más antiguo y el más importante del país, no obstante era el más atrasado de todos los puertos del Golfo y por ello debía modernizarse con mejoras materiales, su principal rival el puerto de Tampico podía disputarle atraerse los barcos que por tradición lo hacían en aquel puerto.

Fue durante el periodo presidencial de Manuel González, cuando se iniciaron los trabajos preliminares por el Ayuntamiento de Veracruz para la construcción de un puerto artificial.

Para 1881 el viejo muro construido durante la época colonial y que antiguamente había servido de resguardado a la ciudad, fue derrumbado por orden del ayuntamiento. Un año más tarde se tomó en consideración el proyecto del capitán

James B. Eads¹ bajo encargo del ayuntamiento para iniciar la modernización del puerto colocándose la primera piedra de lo que sería a futuro esta obra colosal; posteriormente la casa de París de los señores *Buette, Caze & Cía*, bajo la representación del ingeniero Eduardo Thiers propuso modificaciones al proyecto original del Capitán Eads que fueron aceptados por el gobierno, sin embargo las obras no se continuaron hasta 1887, año en que el gobierno federal declaró caduco el primer contrato², que pasó posteriormente a manos del señor Agustín Cerdán el 29 de abril de 1892³, éste a su vez lo traspasó finalmente a Sir Weetman D. Pearson Bart representante de la compañía londinense de los Señores *S. Pearson & Son*, el 26 de abril de 1895⁴, dos años más tarde se realizaron reformas al contrato y se propusieron las modificaciones necesarias bajo las órdenes del General Díaz iniciándose la construcción de varios edificios destinados a los servicios para el puerto como los edificios de correos y telégrafos, la aduana marítima y el edificio de faros; también se realizaron obras de mejoramiento sanitario para la ciudad constantemente acechada por el vómito negro y otras enfermedades palúdicas. Una de las terribles dificultades en este punto del Golfo era la violencia ocasionado por los temibles “nortes” de un mar inhóspito junto al banco de arrecifes depositados mar adentro que hacían de la bahía un lugar peligroso para la navegación incluso para los barcos de gran calado; una alta insalubridad que facilitaba los brotes de peligrosas epidemias que tanto temor provocaba a los visitantes extranjeros y alarma entre la población. Bajo estas condiciones se hallaba

¹ Villaseñor, Luis E.; *El puerto de Veracruz*. Memoria escrita para la Asociación de Ingenieros y Arquitectos de México. México, Secretaría de Fomento, 1890. P.p 79-80.

² Rojas Zuñiga, Mateo; *Reseña de las obras del Puerto de Veracruz y del Saneamiento de la Ciudad*; México Imprenta de la Secretaría de Fomento; 1905.

³ AGN- SCOP: 536/20 . “Decreto que aprueba al contrato celebrado entre esta Secretaría y Agustín Cerdán, contratista de las obras del puerto de Veracruz ”; México; 1892.

⁴ AGN-SCOP. 536/55. “Decreto aprobando el contrato celebrado entre esa Secretaría y S. Pearson & Son, reformando el contrato del 26 de abril de 1895, referente a las obras del puerto”. México 1895.

el puerto cuando en 1889, el periodista norteamericano Maturain Murray Ballou, describió en su reportaje *Tierra Azteca* durante una visita por varias regiones del país:

"Veracruz, que actualmente es el principal puerto de la República, y que hasta ahora ha sido considerado como punto de entrada a México, tiene una rada que no merece su nombre, ya que se encuentra en una zona abierta y no tiene fondeadero seguro entre sus bajos arrecifes de coral y el oleaje. Es riesgoso, en verdad, que los barcos anclen a más de media milla de la costa. Un grupo de arrecifes peligrosos y de apariencia despiadada, junto con la isla de San Juan de Ulúa, forman una frágil defensa contra el mar abierto del golfo. Un dique marítimo protege la calle que está frente al mar, y hay un muelle en servicio, donde los barcos atracan para ser cargados cuando no está soplando un "norte"; cuando esto ocurre nadie intenta desembarcar de los navíos. No es extraño que las compañías cobren el doble para asegurar los barcos cuyo destino es una costa tan inhóspita. Aún en clima normal, algunas veces deberá soportarse el oleaje durante el amarre en el muelle. Esto es un serio inconveniente para un puerto en el que cada tonelada de carga debe transferirse entre el barco y la costa por medio de chalanas" ⁵

Los trabajos de desarrollo se realizaron durante veinte años hasta inicios del siglo XX cuando las obras mayores fueron prácticamente concluidas, pero no sin antes sufrir las adecuaciones necesarias que el propio puerto requería. Como tal, la rada abierta quedó abrigada gracias a la construcción de un conjunto de diques y rompeolas distribuidos estratégicamente como medida de protección contra los violentos "nortes". Al cerrarse el acceso por la antigua entrada, el conjunto de obras realizadas al interior proporcionaron un resguardo seguro para el fondeadero de las embarcaciones para que estas pudieran efectuar sus operaciones, también se realizaron obras convenientes para facilitar el tráfico marítimo, como la construcción de un primer Malecón, además estaba proyectado doce muelles, pero sólo se construyeron menos de la mitad, de los construidos al menos los más

⁵ Poblett Miranda, Martha. Compiladora. *Cien viajeros en Veracruz, crónicas y relatos*; México; Gobierno del Estado de Veracruz; Tomo VII; 1992. p. 187

importantes el muelle 4 pertenecía al ferrocarril Interoceánico y el Mexicano y el muelle 5 correspondía al muelle fiscal con una longitud de 180 m de longitud y 22.50 m. de anchura, esto es una superficie de 4,050 m² .

Un segundo Malecón cuya extensión fue de 380 m de longitud y 100 de ancho, es decir con una superficie de 38,000 m² constituía la mayor y más importante obra realizada, capaz de dar cabida hasta siete trasatlánticos para maniobras de carga y descarga, no sólo durante el día sino inclusive durante las labores nocturnas. También se construyeron un desembarcadero de pasajeros, la estación sanitaria y aduana de equipaje.

Así, todos los buques que entraban al puerto debían efectuar el desembarque de los pasajeros y el equipaje para la inspección aduanal y sanitaria por este muelle, cumplido estos requisitos el buque podía dirigirse al Malecón para iniciar sus operaciones de descarga. ⁶

La extensión de terreno ganado al mar disponible para malecones, vías de ferrocarril, bodegas, edificios y parques públicos, fue de 100 hectáreas. La profundidad general en el Puerto a baja marea se dejó en 9 metros y en el costado del gran malecón alcanzó los 11 metros; la extensión que abrigaba el puerto era de 220 hectáreas.

El 6 de marzo de 1902, ante una selectiva asistencia el Puerto fue inaugurado por el Presidente Porfirio Díaz con sus obras de ampliación debidamente concluidas cuyo costo ascendía a poco más de 30 millones de pesos.

Las obras de saneamiento para la ciudad también fueron encomendados a la *Pearson & Son* construyéndose un colector principal con una longitud de 1,800 m y una red de colectores secundarios que alcanzaron una extensión de 55 km.; el conjunto de atarjeas fue construido con tuberías de barro; el sistema de bombeo

⁶ *op. cit* Rojas Zuñiga,

proporcionaba un volumen de 13,500 m³ para una población de aproximadamente 30,000 habitantes; en términos generales cada habitante recibía 225 litros que a decir por el estudio comparativo realizado, esta ciudad contaba con una buena red hidráulica a la altura de las mejores en el mundo. ⁷

Además de las obras que proporcionaron beneficios para la ciudad como el agua potable y alumbrado público, vino a añadirse posteriormente la *Compañía Terminal de Veracruz* para los servicios de carga y descarga desde los buques a los ferrocarriles.

Así, con el empuje económico del Porfiriato, las inversiones extranjeras crecieron, europeos y norteamericanos trajeron sus industrias vanguardistas en un país cuya economía seguía siendo predominantemente agrícola. Las transformaciones que el puerto estaba adquiriendo también fue un reflejo de las innovaciones tecnológicas en los transportes marítimos y terrestres; de los primeros al sustituir las embarcaciones movidas por la acción del viento (pailebots y goletas) por grandes embarcaciones accionadas por la fuerza motriz que proporcionaba la potencia del vapor, estas naves no sólo ofrecían una mayor capacidad de carga, seguridad y rapidez, si no que además eran capaces de navegar a través de mares violentos; paralelamente un aspecto significativo fue la aparición del ferrocarril como medio de transporte terrestre, su introducción modificó los tiempos en el traslado de la carga, además de especializar a un proletariado ligado al servicio de los muelles y cuya coordinación quedaba supeditada a los itinerarios de los buques y el ferrocarril.

Rápidamente las líneas de vapor que hacían sus viajes con regularidad fueron incursionando en el dinamismo de los nuevos transportes. Las líneas de vapor que ofrecían sus servicios a través de los puertos mexicanos del Golfo para el años de 1901 eran las siguientes: Compañía "Frederick Leyland & Co (1900). Limited West

⁷ *Ibid.*

India and Pacific Brinch” realizando sus servicios entre Liverpool y Veracruz y Tampico. La “Mala Imperia Alemana”, entre Hamburgo, El Havre, Tampico, Tuxpan y Veracruz. “The Charente Steamship Limited”, comunicando a Liverpool y Veracruz. Compañía “Olazarri”: Amberes, El Havre, Veracruz y Tampico. “New York & Cuba Mail Steamship Company” altura y cabotaje entre Nueva York, la Habana, Progreso, Veracruz y Tampico. “Atlantic and Mexican Gulf Steamship Company”: Mobila, Panzacola. “Mexican Lloyd Tradling and Transport Company”: Baltimore. “El Escalante e hijos” de Mérida ⁸

La preponderancia de los puertos del Golfo sobre los del Pacífico, puede verse en la siguiente cuadro:

CUADRO1. MOVIMIENTO MARÍTIMO AÑO FISCAL 1899-190

Puertos Del Golfo Mexicano		Puertos Del Pacífico	
Importación:	982,164 Toneladas	213,736 Toneladas	
Exportación:	444,450 Toneladas	100,502 Toneladas	
Pasajeros:	50,722	38,466	

Fuente: *Diario del Hogar*, 15 de noviembre de 1901.

Por concepto de importaciones durante ese año, para los puertos del Golfo representaban la movilización del 82 % de la carga frente al 18 % de su contraparte en el pacífico; esa misma proporción se mantenía para las exportaciones, mientras que el volumen de pasaje era menor pues en su caso correspondía el 57 % para los puertos del Golfo contra el 43 % de los puertos del Pacífico.

⁸ *Diario del Hogar*; Ciudad de México, 13 de Noviembre de 1901.

I.2 EL FERROCARRIL Y LA TRANSFORMACIÓN DE LAS CLASES LABORANTES

Miguel Lerdo de Tejada inauguró el 1° de enero de 1873 la primera línea completa del ferrocarril entre la Ciudad de México y Veracruz a través del Ferrocarril Mexicano con un trayecto de 471 Km. creando así el primer sistema de transporte multimodal entre ferrocarriles y barcos, durante ese mismo año la misma empresa representante del ferrocarril Mexicano solicitó la concesión para construir un muelle destinado la carga y descarga de las mercancías que estaría abierta a todas aquellas personas que quisiera hacer uso de las instalaciones, para lo cual por derecho de uso, los usuarios pagarían a la compañía 50 centavos por cada tonelada trasladada desde los almacenes de la estación de Caleta hasta el muelle y de esta hasta los almacenes. ⁹

La empresa prestaría además un servicio de lanchas alijadoras de vapor para la carga y descarga de los buques, cobrando un peso por cada tonelada de mercancía trasladada desde el costado de los buques, a los almacenes de la estación de la Galeta, y viceversa. ¹⁰

El tendido de vías realizadas durante el gobierno de Díaz modernizaron los servicios de transporte que las industrias necesitaban, así de esta forma con la apertura del Ferrocarril Central en 1880, no sólo abrió la posibilidad para que las más importantes regiones mineras del norte del país contaran con una conexión a San Luis Potosí y una salida por el puerto de Tampico que pudiera comunicarlo con los principales puertos norteamericanos del Golfo, sino que además, se buscó romper con el monopolio que el ferrocarril Mexicano ejercía. Para finales del siglo XIX se buscaron nuevas rutas hacia Veracruz para ser incorporadas al sistema ferroviario

⁹ AGN- SCOP: 1/108-1. Legajo 1. "bases para la construcción de un muelle en el puerto de Veracruz en la dirección de la estación de la Galeta". México. Febrero 18 de 1873.

¹⁰ *ibid*

de larga distancia como fue el caso del Ferrocarril Interoceánico inaugurado el 1° de Marzo de 1888 enlazando el puerto veracruzano con la Ciudad de México durante su trayecto hacia un puerto del Pacífico.

La apertura de nuevas vías de comunicación no significó una competencia real de tarifas y precios en los servicios de transporte de carga pese a que el advenimiento del ferrocarril significaba un mejor tráfico, seguridad y mayor rapidez en el transporte; cuando comenzó a funcionar la ruta hacia Veracruz, prácticamente no existían diferencias entre las tarifas ofrecidas por el ferrocarril y los tradicionales sistemas transporte que desde hacia mucho tiempo transitaban por los largos y pésimos caminos del país:

"en ese año, las tarifas del Mexicano para los productos de importación seguían siendo de 14, 12 y 10 pesos por carga de 16 arrobas para todo el trayecto. De acuerdo con la prensa comercial de la época, en enero de 1873 el flete de ese recorrido se encontraba entre 12 y 13 pesos si se utilizaba la arriería, y entre 12 y 14 pesos si se optaba por los carros" ¹¹

Sólo durante los primeros años del siglo XX la guerra de tarifas entre las compañías ferrocarrileras resultarían mucho más atractivas.

Desde que el puerto "era puerto" existió un trabajador con oficio dedicado al manejo y traslado de la carga, desde las bodegas de los barcos a los almacenes en los muelles, para su posterior despacho en el comercio. Durante el siglo XVIII, desde la casa de cabildos se hacía sonar una campana que anunciaba la llegada de los buques. En la plaza, se amontonaban los sacos, cajas, barriles, cofres y arcones que traían las flotas de navíos luego de su travesía.

¹¹ Citado en Kuntz Ficker, Sandra; *"Ferrocarriles y Mercado: Tarifas, precios y tráfico ferroviario en el Porfiriato"*; en: Sandra Kuntz Ficker, Paolo Riguzzi coord. *Ferrocarriles y Vida económica en México (1850-1950) Del surgimiento tardío al decaimiento precoz*; México; El Colegio Mexiquense-Ferrocarriles Nacionales de México- Universidad Autónoma Metropolitana - Xochimilco; 1996; p.101.

Estos mismo trabajadores un siglo más tarde seguían depositando los productos traídos por los barcos a través de lanchas, los dueños de las embarcaciones cobraban por ello cuatro reales la “barcada” ¹². Era en la plaza pública donde posteriormente los carreteros trasladaban las mercancías hasta los almacenes.

Con la incorporación del ferrocarril no sólo agilizó el traslado de la carga a través de un medio de transporte rápido, eficaz y de un alto volumen de desplazamiento, sino que fue produciendo una recomposición social en el proletariado dedicado a esta ocupación; dicha transformación especializó a grupos de obreros que efectuaban tareas coordinadas en el manejo de la carga desde las embarcaciones hasta el ferrocarril.

La gran actividad económica y la movilización de los productos y mercancías en los muelles hacía emplear a una gran cantidad de personas en busca de trabajo, que se complicaba aún más con su propia condición miserable; para efectuar las duras labores se requerían de hombres extremadamente fuertes que pudieran soportar sobre sus espaldas los pesados bultos mientras recorrían largos trayectos en tierra, en 1853 cuando Robert. A. Wilson visitaba el puerto describió las condiciones de estos hombres:

"Pronto nos encontramos en una canoa que nos transportó al muelle y desembarcamos entre pacas de algodón y bultos de carga que estorbaban el paso. La puerta de acero estaba abierta; entramos por ella mezclados entre la multitud de cargadores descalzos o *porteadores* que llevaban sobre sus espaldas pacas de algodón y las depositaban en varias filas al frente de la aduana. ¡Que rápida y silenciosamente hacen su trabajo!. ¡Y que gran fuerza muscular han adquirido por la continua dedicación a este penoso oficio". ¹³

¹² AGN - A.H.H. "Jornales abonados a los patrones y marineros de las lanchas por carga y descarga de buques a razón de cuatro reales la barcada por cada hombre". México, 1806.

¹³ *op. cit* Poblett Miranda, Tomo V; 1992. p. 283-284.

Para 1890 las paupérrimas condiciones de estos trabajadores prácticamente seguían siendo las mismas según observamos en el testimonio de Ludovic Chambon:

"Al amanecer de la mañana siguiente (ya que para los mexicanos la duración de la jornada de trabajo es del amanecer al anochecer), empezaron a descargar el barco y a llevar todo media milla adelante, al otro lado del bajo. La fuerza y resistencia de los hombres eran sorprendentes, si consideramos su escaso alimento. Cada hombre cargaba doscientas a trescientas libras sobre la nuca y espaldas a lo largo de media milla sin detenerse para descansar. Cerca de las dos de la tarde, la carga se había transferido y el barco se había halado al otro lado del bajo".¹⁴

Las labores efectuadas por un personal que debería tener entre sus cualidades una férrea disciplina y gran fortaleza física para las rudas faenas, eran fijadas por los jefes "contratistas" que se encargaban de la selección de las cuadrillas de trabajadores que acudían diariamente para ofrecer su fuerza de trabajo, los agentes navieros, representantes de las casas navieras acordaban directamente con los contratistas tanto la forma de pago como la movilización de la carga dentro de la zona marítima, así la entrada a los muelles de un barco para su descarga no sólo suscitaba una gran movilización de personal tanto en cubierta como en tierra, sino además entre otros empleados federales, agentes encargados de la tramitación aduanal necesaria para la salida de las mercancía, tal situación no distaba mucho de la ofrecida por Hobsbawm en los puertos británicos:

"Una maraña de pequeños y grandes usuarios, grandes compañías portuarias, municipios (como en el caso de Bristol), grandes fletadores y masas de pequeños representantes de los armadores en los muelles y patronos estibadores envolvía la zona portuaria; cada uno de ellos con su propia modalidad de contratación con la que atendía sus necesidades de trabajo, que fluctuaban violentamente, cada uno de ellos con su propia modalidad de contratación en cada muelle y en cada cargamento. El patrono pequeño, el subcontratista, dominaba todo el cuadro, por que incluso las grandes unidades

¹⁴ *op. cit.* Poblett Miranda, Tomo VII; 1992, p. 273.

subcontrataban una gran parte del trabajo, y, cuando no era así, el sistema de contratación eventual colocaba a los capataces en una posición muy parecida a la de los subcontratistas, aunque sus ganancias bien podían proceder de operaciones ilícitas, sobornos, préstamos de dinero, etc. Por supuesto, a este grupo le interesaba mucho la perduración del sistema. El pequeño representante del armador en los muelles o el patrono de cargadores estaba satisfecho con un sistema que le proporcionaba una reserva permanente de mano de obra con que hacer frente a las fluctuaciones repentinas y que, de ese modo, lo protegía contra la competencia de los usuarios más importantes" ¹⁵

Tales condiciones de trabajo permanecieron inalterables cuando menos algunos años después de terminadas las obras en el puerto cuando también el gobierno del general Díaz impulsó la creación de lo que sería la *Compañía Terminal de Veracruz*, para efectuar los trabajos de carga entre los navíos y los trenes. Esto conllevaría a el establecimiento de un nuevo control y organización en los trabajos efectuados en tierra bajo su zona de influencia pero está no alcanzó al personal en cubierta, dónde los estibadores gozaron de independencia.

Hasta antes de la creación de la Compañía Terminal, las líneas ferrocarrileras estaban dispersas entre sí, esta situación cambió cuando el 6 de abril de 1906 en la ciudad de México se llevó a cabo la firma de la concesión entre el ministro de Hacienda José Yves Limantour y Pablo Martínez del Río representante de las compañías ferrocarrileras *Ferrocarril Interoceánico de México*, *Ferrocarril Mexicano*, *Ferrocarril de Veracruz al Pacífico* y *Ferrocarril de Veracruz (México)*, limitada que tenían su terminal en el puerto para la construcción y explotación de una estación Terminal en Veracruz.¹⁶

¹⁵ Hobsbawm, Eric, J. "Los sindicatos nacionales en las zonas portuarias", en: *Trabajadores*; Madrid, Crítica - Grijalbo, p. P. 215- 243

¹⁶ AGN. DEPARTAMENTO DEL TRABAJO. Caja 10 Exp. 4. "Contrato celebrado entre el Sr. Lic. D. José Yves Limantour, Secretario de Estado y del Departamento de Hacienda y Crédito Público en representación del Ejecutivo de la Unión, por una parte y por la otra, el Sr. Lic. D. Pablo Martínez del Río, en legítima representación de las Compañías del Ferrocarril Interoceánico de México, Ferrocarril Mexicano, Ferrocarril de Veracruz al Pacífico y Ferrocarril de Veracruz (México), limitada, relativo a la construcción y explotación de una Estación Terminal en Veracruz y de los edificios, vías y demás accesorios apropiados para el servicio del Puerto de Veracruz y para el tráfico de importación y exportación del mismo Puerto". México, 6 de abril de 1906.

El proyecto contemplaba de manera general las siguientes obras y servicios:

- La construcción de los edificios, cobertizos y demás dependencias para el depósito, embarque y desembarque de mercancías; las líneas férreas, escapes, mesa giratorias y demás vías de comunicación entre los diversos muelles y malecones del puerto y entre estos y la estación Terminal de la empresa.
- Los muelles convenientes para el tráfico del puerto, las vías, y todo aquello necesario para el servicio de los mismos.
- Plataformas, grúas, cables aéreos y demás medios mecánicos adecuados para el embarque y desembarque de mercancías; los lanchones o depósitos flotantes para el establecimiento de combustibles a los buques que no atraquen en los muelles.
- El remolque de entrada y salida de los buques que arriben o salgan del puerto; la enmienda o movimiento de los mismos dentro del puerto.
- La carga y descarga, el alijo y demás maniobras de materiales, efectos y mercancías de importación y exportación tanto para su inspección y despacho aduanal, para su traslado de los buques y muelles de la aduana, la Estación Terminal o Almacenes de depósito y viceversa.
- Expeditar el tráfico ferrocarrilero, además del abaratar los costos de los mismos y facilitar los servicios que ofrecía.

Los cargos administrativos más importantes correspondían a los extranjeros, la gerencia general fue establecida en la Ciudad de México mientras que en el puerto era el superintendente el representante más importante.

De esta forma el gobierno de Díaz al remozar los trabajos en la bahía otorgándole una mejor infraestructura portuaria por un lado y el establecimiento de la *Compañía Terminal de Veracruz S.A.* a partir de 1906 :

“con tal monopolización se buscó la modernización de las maniobras portuarias, lo que significó una mayor eficiencia en el movimiento de las mercancías y el abaratamiento de los costos en el alijo de la carga que hasta ese momento controlaban los contratistas, quienes fijaban el costo del tonelaje...en muy poco tiempo, la Compañía Terminal sustituyó a los contratistas e introdujo en su área de control moderna tecnología que agilizaba las maniobras del recinto portuario”¹⁷

Pronto las tareas derivadas de la carga y descarga fueron definiéndose dentro de dos zonas definidas, entre los muelles y cobertizos de la Aduana fiscal por un lado y en los de la *Compañía Terminal* por el otro, el radio de acción de los trabajos empeñados se realizaban de común acuerdo entre las compañías navieras, las agencias de vapores, la *Cía. Terminal* y los representantes de cada uno de los sindicatos afines. Aunque a veces estos espacios ganados fueron motivo de disputas intergremiales por redefinir los límites en los trabajos desarrollados y suscitaron importantes conflictos durante la década de los años veinte.

Esta difícil conformación en las tareas portuarias donde las fronteras a veces no son claramente definidas especializó a un gran conjunto de actividades como señala Hobsbawm :

“Las actividades de las zonas portuarias tienen fronteras muy fluidas y su configuración no es muy nítida: el trabajo que en ella se realiza consiste en la carga y descarga de los fletes, el transporte de las mercancías por agua (mediante lanchones o barcas), en las dársenas (mediante camiones, carretones y otros medios mecánicos) y desde los desembarcaderos a los ferrocarriles, almacenes y otros sitios (por riel y – a finales del siglo XIX – mediante carretas tiradas por caballos). También abarca el mantenimiento de las instalaciones y de la maquinaria permanente de los muelles, el

¹⁷ Domínguez Pérez, Olivia. “Entre los muelles y los trabajadores portuarios de Veracruz.” en: Anuario/Xalapa, 10, 1995, p. 94

conjunto de las tareas burocráticas y de control, despacho y, en general, disposición de las mercancías, así como las desarrolladas por el pequeño – pero esencial – grupo de obreros dedicados a la dirección de la circulación (los prácticos, la tripulación de los remolcadores, los conductores de las locomotoras de maniobra) y por un grupo más grande de supervisores, policías y guardias oficiales y no oficiales cuya misión consiste en evitar excesivas pérdidas de mercancías”.¹⁸

Una masa proletaria diversificada, especializada en los servicios del Puerto en una ciudad en crecimiento, a veces muy homogénea entre sí: estibadores, carretilleros, tablajaderos, electricistas, tranviarios, carpinteros, panaderos, etc., conllevó a nuevas relaciones laborales entre los trabajadores que directa o indirectamente trabajaban para la empresa, como producto de las exigencias del desarrollo capitalista de nuestro país. Para 1910 según Olivia Domínguez, la “Compañía Terminal imponía las condiciones de trabajo en casi toda la zona portuaria”¹⁹ y bajo estas el incipiente sindicalismo portuario veracruzano comenzaba a conformarse.

¹⁸ *op. Cit.* Hobsbawm, Eric, J. P. 216

¹⁹ *op. cit.* Domínguez Pérez, Olivia. P. 95

I.3 DEL MUTUALISMO A LA ACCIÓN MÚLTIPLE. LOS INICIOS DE LA VIDA SINDICAL: 1911-1919

Pese a los efectos de la Revolución hubo un aumento acelerado de la población. En 1900 la ciudad de Veracruz contaba aproximadamente con 30,000 habitantes que aumentaron para la segunda década a 48,633, para 1921 la cifra correspondía a 54,225 habitantes lo que significaba un crecimiento del 11.5 %; la población en el estado según el censo de ese mismo año fue de 1,159 935 habitantes, ello muestra que aproximadamente el 5% de los veracruzanos vivían en el puerto, aunque cabe destacar que por ser una importante zona económicamente activa existía una población flotante que se desplazaba constantemente.

Por otro lado no podemos conocer certeramente las cifras del tránsito humano en el puerto amén de los informes elaborados por las autoridades sanitarias sobre el número de personas inspeccionadas durante los graves problemas que ocasionaron la Peste bubónica y la Fiebre Amarilla que infestaron a la ciudad durante algunos meses de 1920; las cifras indican que eran revisadas diariamente un promedio de 38,000 a 40,000 personas, teniendo en cuenta que este tránsito se efectuaba bajo condiciones adversas y con el puerto cerrado a todo tráfico, esto significaba que diariamente se movilizaba aproximadamente el equivalente entre el 60 y 70 % de su población, y nos da una idea de la inmensa capacidad técnica y humana que demandaba atender toda la infraestructura económica y social del puerto, además de ilustrarnos los trastornos que podía causar la paralización económica y las consecuencias que podía provocar para el resto de la República.

CUADRO 2. INCREMENTO DEMOGRÁFICO EN EL PUERTO DE VERACRUZ, 1900-1960

Ciudad	1900	1910	1921	1930	1940	1950	1960
Veracruz	29 164	48 633	54 225	67 801	71 720	110 246	147 501

Fuente: Censos generales de población

Así, no es de extrañarnos que bajo estas condiciones Veracruz se convirtió en un foco para la organización y centro de agitaciones obreras, con un proletariado mal pagado, un alto desempleo, alto costo de la vida para una población cada vez más enfrentada al desmedido costo por el alquiler de vivienda y cuyos efectos repercutieron en 1922 con el movimiento inquilinario; aquí arraigaron y se desarrollaron las ideas anarquistas y comunistas, de esta región salieron algunos de los más connotados líderes de los movimientos sociales más representativos de la ciudad en la década de los años veinte como Herón Proal protagonista de la célebre huelga contra los caseros; del “Negro” Rafael García, importante líder obrero, Presidente de la Unión de Estibadores y alcalde de la ciudad durante 1922.

El puerto era un lugar de entrada y salida de mercancías, por él entraron epidemias e ideas anarcosindicalistas y comunistas.

Veracruz, tuvo un temprano activismo sindical, el 26 de febrero de 1912 se fundó en esta ciudad la *Confederación de Sindicatos Obreros de la República Mexicana*²⁰ asociación que desde su origen se encargó de la defensa de la algunos de los primeros sindicatos como tal fue el caso de la Unión de estibadores y jornaleros este último había sufrido dos intentos fallidos de organización en 1905 y 1907 respectivamente; acción que sólo pudieron concretar después de 1910.

El sindicalismo de los trabajadores portuarios vivió diferentes fases que coincidieron con circunstancias políticas del momento; el periodo formativo sindical se dio entre 1911 a 1919 durante el cual se formaron los principales sindicatos en el puerto, su desarrollo va de los primeros años de la Revolución al triunfo constitucionalista, para algunos sindicatos su organización difícilmente se comprende dentro de la sociedad mutualista; la promulgación de la Constitución

²⁰A finales del mismo año se creó la Casa del Obrero Mundial en la Ciudad de México

política de 1917, estableció nuevas relaciones entre el capital y trabajo, el recurso de la huelga, la apología de la Constitución, el fantasma del comunismo profetizado por Marx presente en la Revolución rusa permitieron una nueva capacidad de organización de los trabajadores marítimos y tuvo una evolución muy significativa al conformarse como integrantes de la poderosa organización de la CROM : *Liga de Trabajadores de la Zona Marítima* hacia 1920.

Con la “rebelión de Aguaprieta” que culminó con el asesinato de Carranza, un nuevo proyecto político asumió el destino del país en manos de un grupo de caudillos provenientes del norte, Adolfo de la Huerta inició su breve mandato durante la segunda mitad de 1920. La particularidad de la política laboral de este efímero gobierno radica en que el sindicalismo vivió uno de los periodos más agitados en cuanto a movimientos huelguísticos; el número de huelguistas creció como nunca antes se había visto en un país donde la represión era un método de respuesta oficial; de la Huerta practicó una intervención conciliadora entre las partes en disputa y en vez de reprimirles las más de las veces demostró ser tolerante con los obreros; sólo cuando el radicalismo combativo de los obreros portuarios desbordó los ánimos por los métodos utilizados de la “acción directa”, de la Huerta no dudó en detenerlos cuando “la tranquilidad pública” se vio seriamente perturbada.

Al mismo tiempo una transición ideológica antagónicas se estaba efectuando entre lo que podríamos identificar al menos dos corrientes sindicales; la primera conocida como “rojos” son los partidarios de la “acción directa”, esto es, toda acción efectuada lejos de la intervención estatal y de la política, su central obrera representante era la CGT, creada en 1921 organización que agrupó en su origen tanto a comunistas como anarcosindicalistas, de sus filas provenía un grupo escindido de la CROM.

La segunda corriente identificados como “amarillos” cuya organización era la poderosa CROM, se mostró partidaria de la “acción múltiple”, donde sí se contemplaba el uso de la política como medio de obtención de sus fines como tal fue el propósito de su brazo electoral creado: el Partido Laborista, la CROM fue una central hegemónica.

Una tercera forma que utilizó la *Confederación de Sociedades Gremiales Ferrocarrileras* fue un sindicalismo a través de una central independiente que asociaba trabajadores del ramo dada la naturaleza “gremial” característica de esos sindicatos. En medio de confrontaciones sindicales por el control y de pugnas ideológicas, los sindicatos portuarios fueron definiendo su postura dentro de las zonas de trabajo; entre sus filas vieron emerger a connotados líderes que se destacaron por su gran activismo como Herón Proal, Rafael García entre otros, del primero es bien conocida su participación durante el movimiento inquilinario, del Negro García tuvo activa participación sindical que lo llevaron en un breve tiempo a las prebendas de la política: fue alcalde del puerto en 1922.

El Negro García tuvo un imprevisto cambio radical que lo llevaron a participar en el transcurso de tan sólo unos meses a participar del Congreso Radical Rojo de donde naciera la CGT a la Convención Obrera de Orizaba convocada por la CROM.

La conformación como *Liga de Trabajadores de la Zona Marítima*, organización afiliada a la CROM, no terminó con las continuas, desgastantes e interminables dificultades contra la *Compañía Terminal*; el puerto de Veracruz vivió durante la primera mitad de la década de los años veinte los acontecimientos políticos y sindicales más importante del período; que más allá de los simples litigio, la rivalidad política siempre estuvo presente, las enemistades políticas salían a flote y complicaban aún más los problemas que bien podían resolverse por otras vías.

Resulta más interesante que los conflictos principales en los que los sindicatos que conformaban a la *Liga de Trabajadores de la Zona Marítima* estuvieron involucrados fueron en contra de la *Confederación de Sociedades Gremiales Ferrocarrileras* durante los cuales se alcanzó el más alto nivel de efervescencia política y social; por el contrario en conflictos con los sindicatos agrupados en torno a la CGT fueron mucho menos frecuentes.

En 1925 la *Liga* desapareció para formar una organización de alcance Federal; creándose la *Federación de Trabajadores de Mar y Tierra* adherida a la CROM, en un intento de reorganizar a los obreros en organizaciones de mayor alcance.

Desde su conformación los sindicatos estuvieron constituidos bajo distintas formas de organización de acuerdo al trabajo desarrollado; así para los servicios del puerto existían estibadores, carretilleros, jornaleros, grueros, marineros, fogoneros, etc. la afinidad de los trabajos efectuados crearon una estrecha alianza moral muy importante manteniendo con ello el espíritu solidario que se manifestaba durante los movimientos huelguísticos.

En el puerto de Veracruz estaban representados diversas formas de sindicalismo, un sindicalismo de oficios; gremial y general, en número de miembros corresponde más o menos a la siguiente clasificación:

- a) Agrupaciones con menos 100 miembros. Sindicatos de oficios varios; sindicatos gremiales o de sindicatos de empresa. Como por ejemplo los sindicatos afiliados a la Federación Local de Trabajadores del Puerto de Veracruz (FLTV).
- b) Agrupaciones de 100 a 500 miembros. Sindicatos de empresa y las Uniones o Federaciones locales. Como las agrupaciones afiliadas a la Liga de Trabajadores de la Zona Marítima (LTZM)
- c) Agrupaciones de 500 a 1000 o más miembros. Sindicatos de empresa de industria muy concentradas; Federaciones distritales o estatales; Federaciones y

sindicatos nacionales de industria. ²¹. Como los ferrocarrileros a través de la Confederación de Sociedades Ferrocarrileras de la República Mexicana; o en 1925 al conformarse la Confederación de Trabajadores de Mar y Tierra, poderosa organización de la CROM a la cual se adhirieron la Liga de Trabajadores de la Zona Marítima, entre otras organizaciones.

Aún cuando esta clasificación cuantifica la composición de las organizaciones, es quizá la orientación política las que nos permita mayor comprensión en nuestro análisis.

Tres organizaciones agrupan al conjunto de los trabajadores en el puerto veracruzano, el espectro tricolor identifica su filiación política, así los llamados “amarillos” por su adhesión a la CROM, pertenecen a la organización más grande e importante del puerto, la Liga de Trabajadores de la Zona Marítima (LTZMV) cuyos componentes eran, la Unión de Estibadores y Jornaleros del Puerto de Veracruz, Unión de Checadores del Puerto de Veracruz, la Unión de Marineros y Fogoneros del Golfo, Unión de Trabajadores de la Compañía Terminal, Unión de Carretilleros del Puerto de Veracruz, Liga de Oficiales Navales, Unión de Lancheros del Puerto, Sindicato de Grueros del Puerto, Unión de Calafates y Carpinteros Navales, Unión Empleados y Trabajadores de Compañías Petroleras, Liga de Empleados del Comercio, Unión de Ferrocarrileros del Puerto, Unión de Cargadores y Abridores de Comercio.

En 1919 se formó la Federación Local de Trabajadores (FLTV) del Puerto de Veracruz; cuando en 1922 Los llamados “Rojos” se adhirieron a la CGT esta agrupación estaba compuesta por el Sindicato de Oficios Varios, la Unión de

²¹ “Las organizaciones obreras de los años veinte. El caso de la CROM”. en : Guadarrama, Olvera, Rocío; Memoria del segundo coloquio regional de Historia Obrera; México, CESHMO; 1979. P 503.

Empleados de Restaurantes y Hoteles Consolidada del Puerto de Veracruz, el Sindicato de Albañiles y Similares del Puerto de Veracruz, Sindicato de Molineros y Molineras de Veracruz, Sindicato de Tabaqueros de Veracruz, Sindicato de Molineras de Nixtamal, la Unión de Conductores de Carros del Puerto.

Los trabajadores miembros de la Confederación De Sociedades Gremiales Ferrocarrileras tenían presencia en el puerto a través de la División de Alianza de Ferrocarrileros, la División de Calderos y Mecánicos Mexicanos; en 1920 a instancias del entonces presidente Adolfo de la Huerta, los convocó a la unidad de donde naciera la Confederación; hacia 1922, admitió entre sus filas a organizaciones disidentes de la Liga de Trabajadores de la Zona Marítima que suscitaron largas y desgastantes conflicto que se prolongaron durante muchos años.

En nuestro caso nos interesan las organizaciones pertenecientes a la Liga dada su participación y hacedora de algunos de los políticos que rigieron el destino del Puerto.

De los sindicatos de los trabajadores portuarios y al menos los más representativos, perteneciente a la zona marítima fueron los siguientes:

La Unión De Estibadores

La Unión de estibadores fue la más antigua organización y a la vez constituyó una de las bases de las agrupaciones que más tarde conformaron la Liga de Trabajadores de la Zona Marítima. Entre 1905 y 1907 habían sufrido respectivamente intentos fallidos para organizarse. Para inicios de la segunda década, los trabajadores de la zona marítima organizaban luego del término de las labores diarias, reuniones con carácter informativo, uno de los logros más significativos fue llevar a éxito la huelga general convocada por una organización llamada Sindicato Único de Estibadores, Carretilleros, Lancheros y Braceros del

Puerto de Veracruz, ²² además de obtener reducciones en el jornal de trabajo y aumento salarial, esto probó la capacidad de convocatoria que podían efectuar si se proponían la paralización de todas las actividades de comercio:

“Las Huelgas de los muelles, al igual que las de los ferrocarriles, pueden provocar grandes pérdidas financieras o pueden perturbar un amplio sector de la economía (sobre todo en las áreas que dependen del comercio de ultramar) al retardar o impedir el transporte de mercancías y materias primas. Los portuarios son poderosos por que su capacidad de huelga es poderosa; y en general los sindicatos de las zonas portuarias tienen una fuerte tradición de combatividad.” ²³

La vida sindical de esta organización fue efímera y se desintegró finalmente por pugnas internas, tanto los estibadores que laboraban a bordo de los barcos como las organizaciones que trabajaban en los muelles hicieron pronunciamientos de llevar a efecto más paralizaciones en la Zona Marítima, gracias a su condición favorecida les permitió negociar la firma de nuevos convenios para el reconocimiento sindical; así a las 4 de la tarde del día 7 de julio de 1911 reunidos en la Cámara Nacional de Comercio de Veracruz, los señores:

“...Loftus J. Nunn, Gerente de la Compañía Terminal de Veracruz; José Brousset , Gerente de la Casa D. Lustain y Cía. Sucrs.; Arturo Ascorve, por la Cuadrilla Comercial; Juan Gómez y Orejón , de la firma de los señores Gómez Hnos.; Agentes de la Compañía Trasatlántica Española; don Antonio Martínez Niño, en representación de la Compañía Alijadora Veracruzana, don Ernesto Distel, representante de la Compañía de vapores alemanes, don Guillermo J. Berea, representante de la firma Berea O'Kelly y Cía., agentes de los vapores Leylan Line, Harrinson Line, y demás Compañías; Señor J. M. Morpurgo, en representación de la Ward Line; Señor F. Burgunder, agente de la Compagnie Generale Trasatlantique; el Señor Adolfo Hegewisch, representante de la Agencia Marítima; El señor Roberto Díaz, Presidente de la Cámara Nacional de Comercio; el ciudadano Licenciado Rafael Alcolea, Jefe Político substituto del Cantón, el ciudadano Luis G. Jiménez, secretario de la Jefatura Política, y los señores : Presidente, Eugenio López ; 1er. Vocal Ramón Sosa; 2º. Vocal, Timoteo Bravo y Secretario, Marcelino Bravo, en representación de los gremios de Estivadores, Lancheros, Carretilleros y

²² *op. Cit.* Domínguez Pérez, Olivia; p.p. 98-99

²³ *op. Cit* Hobsbawm, Eric J; p. 216.

Arrumadores, que trabajan en los muelles de este Puerto y a bordo de los barcos; han convenido en que las horas de trabajo, diario, serán nueve y el jornal, diario, de tres pesos; aún cuando por causas ajenas a los trabajadores, se suspenda el trabajo. Los trabajadores se comprometen a trabajar, durante las nueve horas expresadas, con toda dedicación, ya no interrumpir el trabajo con compostura y corrección." ²⁴

Quedaban así legalmente reconocidos los gremios de la zona marítima. Este sindicato aún cuando practicó el mutualismo desde sus inicios, lo suspendió en 1914 "por que desde su fundación jamás pudo recabar fondos para sostenerse", durante ese año el encargado de la administración huyó con los fondos de la organización; pese a este tipo de contrariedades ellos mismos sufragaban los gastos de sepelio y de las enfermedades profesionales de sus trabajadores, no fue sino fue hasta en enero de 1914, cuando el gobernador Cándido Aguilar promulgó la ley estatal, en su artículo 7o. se obligaba a los patronos a efectuar las indemnizaciones correspondientes. La atención médica muchas veces era inconstante, cuando se trataba de un accidente de trabajo las compañías navieras eran las encargadas de los gastos de alimentación, medicinas, así como el pago de su salario por el tiempo en que durara el impedimento, pues estas sólo reconocían el accidente de trabajo como única obligación de indemnización.

La Unión de Estibadores y Jornaleros tuvo que superar varios obstáculos desde su formación, por ejemplo, en junio de 1912, los obreros denunciaron las pretensiones de un grupo de personas para monopolizar los trabajos de estiba en los vapores y la introducción de carga a través de una casa mercantil denominada "López y Boss", este hecho reviste un particular interés; puesto que la denuncia presentada fue hecha en contra de Juan López, apoderado de la mencionada compañía; esta persona según los informes recabados por los obreros había sido empleado de la

²⁴ AGEV- CONCILIACIÓN Y ARBITRAJE. Caja 11 exp. 9 ; Unión de Lancharos del Puerto.

Compañía Terminal y provenía de la ciudad de Tampico. Cabe recordar que en esta ciudad la autonomía de los estibadores por contratarse con las distintas agencias navieras fue interrumpida a principios del siglo cuando los trabajos fueron monopolizados por el norteamericano Edward M. Rowley, estableciendo su propia agencia, en lo sucesivo las compañías navieras dejaron de contratar a los estibadores a título personal y sólo podrían hacerlo a través de la Casa Rowley.²⁵

Aunque en Veracruz las compañías navieras también contrataban los servicios de los trabajadores en los muelles, al menos estos no sufrieron la monopolización de una sola casa intermediaria como en el caso de Tampico, el control del trabajo pasó de los muelles a los ferrocarriles a través de la Compañía Terminal quien efectuaba las negociaciones para los ferrocarriles, el método utilizado por los sindicatos para asegurar los trabajos fue establecido en el contrato colectivo al incorporar una cláusula especial en la que se determinaba que la Compañía emplearía únicamente a obreros de las uniones con quienes había firmado contratos para los trabajos de manejo de las cargas, aunque finalmente la Terminal se reservaba el derecho de utilizar estibadores de otras organizaciones si así lo requería. Lo importante a resaltar es que al menos esta cláusula permitía garantizar un trabajo que como se ha dicho anteriormente podía ser regular o irregular, además de que se establecían las áreas de trabajo dentro de la Zona Marítima.

Desde su inicio en 1911, una jerarquización permaneció inalterable hasta 1922 cuando se efectuó una escisión en la unión y fue el comienzo de encarnizadas disputas intergremiales que se reflejaron en múltiples movimientos sociales.

Componían a la Unión de Estibadores: capataces, cabos de bodega, estibadores y aguadores. El 7 de julio de 1911 se dio reconocimiento a las relaciones laborales

²⁵ Lief Adleson; "Identidad comunitaria y transformación social: estibadores y petroleros en Tampico (1900-1925)" en: *Historias* No. 7 Octubre - Diciembre 1984; México; p. 29-44.

entre el nuevo sindicato y la Compañía Terminal, esta se comprometió junto con las casas navieras a pagar a los miembros del sindicato de Estibadores y Jornaleros del puerto de Veracruz, tanto al personal de a bordo como el de tierra un jornal de \$3.00 diarios por nueve horas de trabajo cuyas labores iniciarían de las 6 A.M. a las 11. A.M. y de 1 P.M. a las 5 P.M., los trabajos nocturnos y días festivos se pagarían doble.²⁶

Las labores efectuadas por los estibadores eran realizadas normalmente en este horario predeterminado, aunque también se podía trabajar tiempo extra según la demanda requerida, por otro lado la estiba podría llegar a ser una profesión muy ilusoria sobre todo cuando la escasez o la baja en el número de barcos que amarraban a los muelles podían producir períodos de actividad o inactividad, pero no sólo este tipo de circunstancias internas podían ser los únicos factores perjudiciales, también lo eran los fenómenos meteorológicos y las amenazantes epidemias que tantas calamidades provocaban a la población y que podían obligar a las autoridades a decretar el aislamiento temporal del puerto a todo tráfico comercial.

La estiba era un trabajo de alto riesgo como así lo señalaban en propia voz los trabajadores:

"...el trabajo de estiba y desestiba, no obstante que es eventual, es el más rudo y peligroso que puede haber, pues constantemente el obrero sufre accidentes por las exigencias con que se hacen los trabajos el peligro de que un barco haga explosión cuando trae materias explosivas e inflamables como son, dinamita, meditina, polvora, accidos sulfurico, nitrico, aceticos, gasolina, solarina, nasftalina y algunas otras materias de peligro, estos buques que se dedican a traer esta clase de artículos vienen asegurados tanto al buque, como la tripulación, así como también al contagio de enfermedades que otros países haya y que a este Puerto lleguen de esta las agencias navieras, no las reconocen por que no hay ley que los obligue. Cuando un buque hace sus operaciones de alijo, e

²⁶ AGN. DEPARTAMENTO DEL TRABAJO. Caja 9. Exp. 23

inesperadamente sucede un aguacero, esa lluvia fría cae sobre los cuerpos sudorosos y extenuados por el fuerte calor que encierran las bodegas de los buques, y he allí las causas de un sin fin de enfermedades, como son la tuberculosis, pulmonías i fiebres palúdicas".²⁷

El tipo de enfermedades más comunes a las que estaban expuestos los estibadores iban desde machucaduras, quemaduras, calenturas palúdicas, tuberculosis, hasta las caídas y estacadas con clavos.

Durante 1918 el Departamento del Trabajo realizó un censo en la República Mexicana con objeto de efectuar un estudio de opinión sobre la legislación en materia obrera a raíz de la recién aprobada Constitución Política; las cifras para el caso de los estibadores entre 1911 y 1918, indica el número de trabajadores enfermos anualmente, la mortandad por accidentes de trabajo en el mismo período (exceptuando las muertes en 1914 dado el momento político que vivió el puerto durante la invasión norteamericana en esa ciudad) y la edad de los trabajadores cuando ocurrió el percance.

CUADRO3. MORBILIDAD Y MORTANDAD ENTRE ESTIBADORES 1911-1918

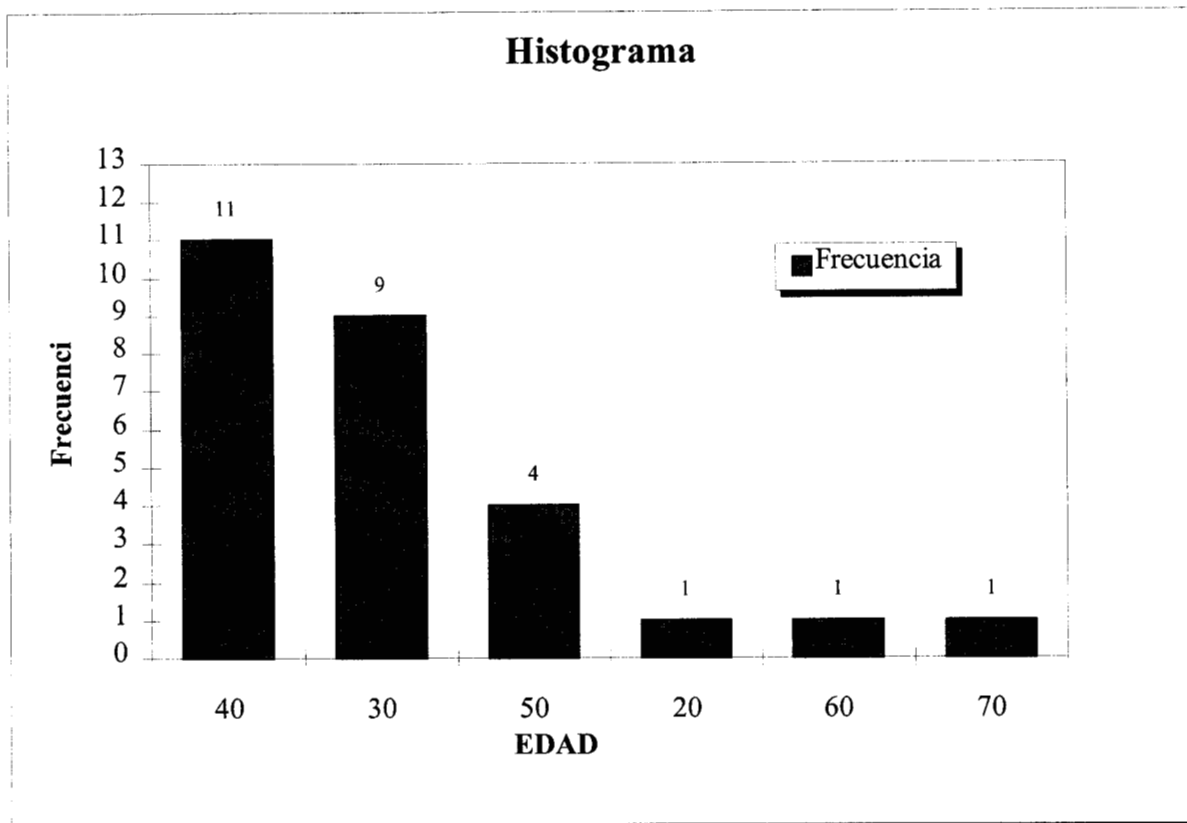
Año	Enfermos	Muertos	Edad cuando ocurrió el deceso
1911	20	Ninguno	
1912	28	5	35; 45; 40; 25; 28.
1913	26	3	24; 60; 32;
1914	35	42	24 se fueron a "defender la causa constitucional" y 18 que murieron durante la invasión norteamericana
1915	27	2	31, 39
1916	30	5	31; 25; 40; 36; 30.
1917	38	9	29; 36; 42; 50; 30; 28; 36; 24; 47.
1918	52	4	70; 20; 40.

Fuente: AGN. Departamento del Trabajo. Caja 129. Exp. 38. Cuadro construido a partir de información proporcionada.

De los datos anteriores, las cifras señalan que pese al incremento anual por enfermedad y los riesgos del mismo, el promedio es aproximadamente del 10 %; esto no resta importancia al problema, el costo de la salud en término de largo

²⁷ AGN. DEPARTAMENTO DEL TRABAJO. Caja 129 Exp. 38.

plazo podía llegar a ser mucho más significativo. Un cuadro indicativo de frecuencias en accidentes de trabajo por edades, arroja resultados mucho más reveladores.



Como puede observarse, el número de muertes entre los trabajadores cuya edad corresponde entre los veintiún hasta los treinta años es de 9 casos, aumentando la incidencia conforme el obrero llega a los cuarenta, con 11 casos; para comenzar a revertirse el proceso cuando se alcanzan los 50 años; por último existen relativamente casos aislados para trabajadores cuya edad es muy joven de unos 20 años o bien mayor a los 60 años donde la muerte ocurrió probablemente por inexperiencia o bien por la avanzada de la misma, aunque no lo sabemos exactamente, sin embargo podría ser indicativo de que los trabajos más onerosos

eran realizados entre las edades que podríamos llamar "más productivas" mientras que las de menor riesgo se dan cuando la edad laboral es muy joven (20 años) o muy vieja (60 años o más). Lo importante a resaltar es que muestran cuán peligro podría ser este tipo de trabajo, también puede indicarnos que el grueso de la masa productiva lo conforman de los 24 a los 40 años, y por último cómo estaba distribuido el proletariado portuario veracruzano como una población productiva muy joven y por su misma naturaleza de un gran activismo político.

El 22 de septiembre de 1912 el Sindicato de estibadores y jornaleros del puerto de Veracruz se separó voluntariamente del sello de la *Confederación de Sindicatos Obreros de la República Mexicana* ²⁸

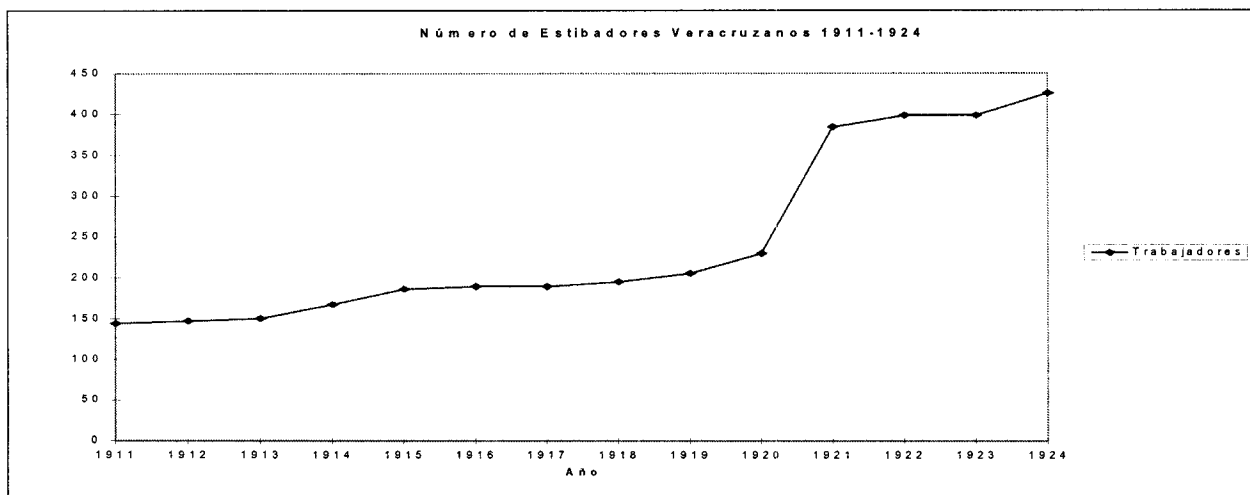
Durante el principio de los años veinte el gremio de los estibadores tuvo un aumento moderado de su personal según datos proporcionados al Departamento del Trabajo, en 1911 contaba con 142 agremiados y fueron ingresando paulatinamente a sus filas hasta 1919, rebasando poco más de las dos centenas de trabajadores, para el año siguiente, durante la fracasada huelga general de ese año, sumaban 227 miembros. Para 1921 el sindicalismo portuario había madurado lo suficientemente para poder realizar una reorganización que los llevó en el transcurso de ese breve tiempo a incrementar el número de afiliados hasta en un 68% de lo que contaba un año atrás al llegar a los 382 miembros.

Los sindicatos portuarios podían ser organizaciones muy cerrados en su interior al no permitir el ingreso de nuevos trabajadores dentro de sus filas, toda vez que un importante ejército de reserva permanecía a la espera de algún trabajo eventual en los muelles y que bien podría abaratar los costos de mano de obra, ya no sólo a través de un obrero especializado, sino también de una masa deseosa por obtener un buen trabajo remunerado, pues el salario de un estibador solía ser de los

²⁸ AGN. DEPARTAMENTO DEL TRABAJO Caja 10. Exp. 2

mejores pagados, aunque a veces bien podía ser lo bastante ilusorio en una ciudad cuyo costo de la vida era por demás muy alta.

Sólo cuando se dieron las más importantes huelgas y con ello un triunfo moral en 1920, coincidió con el acercamiento a la participación política que llevarían a efecto los representantes de los trabajadores portuarios durante ese mismo año asistiendo primeramente al Congreso Obrero radical de donde saliera la CGT en febrero de 1921 y pocos meses después al Congreso de la CROM organizado en la Ciudad de Orizaba en julio.



Fuente: AGN. Departamento del Trabajo. Caja 829. Exp.2. Gráfica construida a partir de información proporcionada

Liga De Oficiales Navales

Se instaló el 24 de Enero de 1912 originalmente bajo el nombre de Liga de Maquinistas Navales, como una organización netamente de maquinistas, el 23 de noviembre de ese mismo año se unieron tanto maquinistas como pilotos, formándose la Liga de Oficiales Navales, en sus inicios fueron admitidos oficiales mexicanos de nacimiento y nacionalizados pero con la nueva constitución de 1917 en el artículo 32 se estableció que capitanes, pilotos, etc. debían de ser mexicanos por nacimiento por ello se reorganizó la Liga el 13 de abril de 1917.

En 1918 contaba con 91 capitanes y oficiales de cubierta (pilotos); 113 jefes y oficiales de máquinas (maquinistas) y 16 aspirantes a maquinistas y pilotos; en total 220 socios.²⁹

Sindicato De Carretilleros Del Puerto

Luego de la unión entre dos organizaciones afines en el oficio, la "Unión de Obreros del Puerto" y los "Obreros independientes" fue constituido el 28 de febrero de 1915, en el local de la Confederación de Sindicatos Obreros de la República Mexicana el Sindicato de Carretilleros del Puerto de Veracruz. Su trabajo consistía en introducir la carga a bordo de los vapores a los cobertizos del muelle fiscal, a cargo de la administración de la aduana del puerto. De manera muy similar a los estibadores, los carretilleros sufrían enfermedades propias por la naturaleza de los trabajos con una muy baja proporción anual; el alcoholismo parecía ser un grave problema como ellos mismos lo manifestaban. Las edades iban de 25, 30, 40 hasta los 60 años. Se trata en suma de un oficio tan peligroso y rudo como el de los estibadores.³⁰

Unión De Checadores Del Puerto De Veracruz

Instalada el 6 de Marzo de 1915; el trabajo de check, utilizados por las agencias y las corredurías su trabajo consistía en verificar el estado en que se encontraba la carga, la procedencia, el destino, así como efectuar la "marcadura" de la misma y realizar el cabotaje de los barcos. Se trataba de un controlador que daba fe de la carga, toda vez que :

"El checador es el primer interventor en todas las descargas y cargas de vapores, es el notario que da fe de los bultos llegados o no, es el que al abrir las bodegas o portalerones de un barco, baja acompañado de un piloto para probar el estado en que se encuentra la carga llegada a nuestro puerto,

²⁹ AGN. DEPARTAMENTO DEL TRABAJO Caja 129. Exp. 34

³⁰ AGN. DEPARTAMENTO DEL TRABAJO Caja 129. Exp. 37

es el que se ocupa en designar a los jornaleros la carga que debe descargarse, y la que no debe tocarse por ser de tránsito. En tal concepto, la labor del checador se encomienda a personas prácticas, competentes y de honradez, puesto que con su apunte da fe en litigios que por diferencias entre las Compañías y casas navieras que se susciten. El checador bastante práctico en el puesto que desempeña, al notar que una caja tiene señas de haber sido robada, o presume que esta alta, llama inmediatamente al piloto para que dicha caja sea recompuesta pesada y sellada, salvando con esto a los almacenes a donde va a quedar depositada la carga y salvando también a la mismas casas navieras cuando el peso es exacto...Por otra parte cuando algún comerciante le faltan bultos a la descarga, la compañía sabe por el check si el bulto en realidad faltó o si ha sido descargado en algún otro puerto o no fue embarcado, o desapareció misteriosamente en las bodegas del vapor que tal cosa bien puede suceder desde el punto de embarque, puertos intermedios y puerto final de descarga. Para establecer legítima reclamación y eximir responsabilidades hace necesario el check, por ello ocupan tanto la Agencia Naviera que descarga o recibe bultos como la Compañía Terminal que recibe o entrega..³¹

Durante los primeros tres años de su formación fue incrementándose de la siguiente forma, en 1915 contaba con 57 miembros, para 1916 eran 79, para 1917 sumaban casi un centenar, con 99 socios y finalmente para 1918 contaba la unión con 112 socios³²

Unión De Fogoneros Del Golfo De México

Se instaló el 1o. de Abril de 1915, asociando a unos 700 integrantes entre fogoneros, marineros, cocineros, panaderos, camareros, cocineros, carpinteros, caldeteros, mayordomos. Las edades fluctuaban desde los 19 a los 40 años.³³

Unión De Trabajadores De La Compañía Terminal

Una de las últimas organizaciones sindicales en formarse fue esta unión, instalada el 11 de diciembre de 1918, desde su creación incorporó dentro de sus estatutos las

³¹ AGEV. FOMENTO. Caja 98 Exp. 41. "Por que se emplean desde tiempo inmemorial checadores"

³² AGN. DEPARTAMENTO DEL TRABAJO. Caja 129. Exp. 35

³³ AGN. DEPARTAMENTO DEL TRABAJO. Caja 129. Exp. 39

revindicaciones del sindicalismo enarbolado por la recientemente creada Confederación Regional Obrera Mexicana en mayo del mismo año utilizando para ello "la acción múltiple", como lo estipula su acta de constitución :

Artículo 3. Esta agrupación acepta como principio fundamental : la "lucha de clases" y como finalidad suprema: "la socialización de los productos e instrumentos de trabajo".

Artículo 4. Esta unión adoptará como sistema de lucha "El sindicalismo a base de acción múltiple", o sea aceptando ajustarse transitoriamente a las circunstancias actuales; incluyendo la "acción política y religiosa".

Artículo 11. Esta agrupación será autónoma en su régimen general;; podrá concertar "pactos de unión y solidaridad" con las agrupaciones obreras y similares de esto.

Artículo 12. La unión concertará pactos de unión y solidaridad de acuerdo con los requisitos siguientes: que para el apoyo recíproco en los movimientos bajo el sistema de "acción directa" o sea la "huelga" dará aviso la agrupación interesada con 15 días de anticipación, diciendo claramente las causas que motivan el movimiento y durante este plazo se resolverá lo que haga a lugar; debiendo tener en cuenta muy principalmente, si para tomar tal determinación, se hubieran agotado los medios pacíficos y los que se pueden invocar conforme a las leyes tal determinación, se hubiesen agotado los medios pacíficos y los que se pueden invocar conforme a las leyes tal determinación, se hubiesen agotado los medios pacíficos y los que se pueden invocar conforme a las leyes. ³⁴

³⁴ AGN. DEPARTAMENTO DEL TRABAJO. Caja 129. Exp. 40

Sindicato De Grueros Del Puerto De Veracruz

Cuando la Compañía Terminal de Veracruz entró en funciones 13 grúas de potencia hidráulicas eran ocupadas para las maniobras de carga entre los barcos y los ferrocarriles, hacia 1915, el número de obreros ocupados por la Compañía Terminal eran de 20 operarios para las grúas hidráulicas, 2 para las grúas de vapor y 4 para las de potencia eléctrica, los operadores de las grúas hidráulicas y de vapor tenían un mejor sueldo que los empleados en las de potencia eléctrica ³⁵

A raíz de una huelga que no llegó a prosperar durante el mes de marzo de 1918, el sindicato se reorganizó un año después que para ese tiempo contaba con 19 socios de los cuales 15 eran de oficio grueros y 4 engrasadores. Los obreros de este sindicato aún cuando era muy pequeño no lo era en cuanto a combatividad, en el acta de constitución el artículo quinto estipulan que:

"El sindicato de grueros aunque procura tener en su seno a todos los obreros del puerto dedicados al servicio de grúas, no descuidará, sin embargo, que se cumpla con los no sindicalizados todo lo que se refiere a su bienestar, y denunciará ante la autoridad competente los atropellos y violaciones a la ley que se lleven a cabo en compañeros del gremio, pertenezca o no a nuestra agrupación". ³⁶

El mutualismo no siempre estuvo claramente definido, como lo demuestra el caso de los estibadores, no obstante resalta el hecho de que a partir de la Constitución de 1917 comienza a darse una transición sindical más elaborada como la de los trabajadores de la Compañía Terminal que incorporaron entre sus estatutos "la lucha de clases" con un marcado corte progresista y nacionalista; la nueva legislación en materia laboral fueron creando conciencia sobre la masa proletaria de nuevos derechos ganados como la jornada de 8 horas, el establecimiento de un salario mínimo, etc.

³⁵ AGEV. FOMENTO. Asuntos Laborales. Caja 98 Exp. 41.

³⁶ AGN. DEPARTAMENTO DEL TRABAJO. Caja 129. Exp. 36.

II. LA POLÍTICA LABORAL Y LAS HUELGAS DURANTE EL INTERINATO DE ADOLFO DE LA HUERTA

Con la rebelión de Agua Prieta que culminó con el asesinato de Carranza, fue declarado Presidente de la República por 224 votos del Congreso de la Unión, Adolfo de la Huerta. Pese a la breve permanencia en el gobierno iniciada el 10. De Junio al 30 Noviembre de 1920, en los seis meses de interinato, uno de los rasgos más significativos y que así lo han señalado los periódicos de la época, fue la política ejecutada en materia laboral, de la Huerta se distinguió por que:

“Estableció en México un nuevo estilo de gobernar y claramente diverso, y un cambio radical en la manera de manejar los problemas laborales y sociales. Por primera vez en la historia de México los sindicatos tuvieron absoluta libertad de organizarse y de declarar huelgas sin oposición oficial”.³⁷

Si comparamos el número de huelgas durante el primer semestre de ese año, pese a la inconsistencia en las cifras dadas por los investigadores como por el Departamento del Trabajo, no hay datos plenamente confiables que nos permita suponer el verdadero número de huelgas realizadas como de los huelguistas movilizados, toda vez que buena parte de los conflictos no fueron registrados en el Departamento del Trabajo, en parte por que se trataba de paros breves por solidaridad, de aquí que se tenga que recurrir tanto de cifras tomadas de fuentes “oficiales” como de otras referencias, podemos no obstante contrastar las cifras indicadas para el primer semestre donde se registraron 25 huelgas “oficiales” contra 173 registradas por Barry Carr en otras fuente³⁸; por su parte Paco Ignacio Taibo II, registró para el mismo período un total de 195 huelgas.³⁹

³⁷ *o.p.cit* Carr, B; p. 153.

³⁸ *ibid.* p. 183

³⁹ Taibo II, Francisco Ignacio; "Estadísticas de huelgas en el interinato de Adolfo de la Huerta", en : *Historia Obrera*, No. 20

CUADRO 4. HUELGAS DURANTE EL PRIMER SEMESTRE DEL 1920

Causa	Número de Participantes			Total	Resultados del Conflicto			Totales
	Obreros	Obreras	Menores		Favorables	Desfavorables	Transacción	
Salarios reconocimiento sindical	4,904	1,496	467	6,867	4	8	5	17
Solidarias	902	386	61	1,349	**	**	**	2
Otros motivos	2,784	279	165	3,228	5	1	**	6
Suma	8,590	2,161	693					
Total				11,444	9	9	5	25

Fuente: Departamento del Trabajo.⁴⁰

Las huelgas y el número de huelguistas son enormes, estallan en toda la República; durante el mes de Julio a tan sólo un mes de haber tomado posesión en el cargo el Presidente de la Huerta creó la Oficina especial de Trabajo y Previsión Social del Departamento del Trabajo; en la capital se busca conferenciar con el presidente:

“Siguen llegando a esta capital comisiones de obreros e industriales de toda la república, con objeto de conferenciar con el presidente de la República acerca de las dificultades que están surgiendo y que han motivado últimamente que aparezcan muy serios problemas. El presidente señor De la Huerta ha declarado, como lo hizo anteriormente que dará las debidas garantías tanto a industriales como a los obreros y según la justicia que asista a cada quien en sus demandas.

Desde ayer comenzó a funcionar la Oficina especial de Trabajo y Previsión Social, que conocerá en las dificultades que se presenten y que servirá para ilustrar el criterio del presidente de la república con los informes que indique el estudio que haga de las cuestiones que se presenten a su consideración. En realidad se va viendo que el movimiento obrero crece constantemente como obedeciendo a plan determinado, pues no solamente se sostienen las huelgas y se presentan otras nuevas, sino que renacen anteriores dificultades que se creían ya solucionadas.”⁴¹

De lo anterior podemos observar que la “obediencia a un plan determinado” es solamente aquella que le permite al movimiento obrero ser consciente de que puede utilizar la huelga como una poderosa arma sin que haya una limitación a ese derecho, la podrá usar gracias a esa apertura en la política laboral. La creación de

⁴⁰*Excelsior* 1o. Septiembre de 1920, datos obtenidos del Departamento del Trabajo.

⁴¹*El Dictamen*, 4 de Julio de 1920; el subrayado es mío.

la Oficina de Trabajo y Previsión Social, anexo a la presidencia intentaba en su papel principal servir de comunicación directa entre las partes en conflicto y suponía la intervención directa del Presidente que si se llegó a dar en varios conflictos, no sólo toleró el Presidente el crecimiento de las huelgas, sino que también se inclinó por las causas obreras a tal grado que produjeron alarma entre los inversionistas extranjeros por el cause que tomaban mayoritariamente la solución de las huelgas a favor de los obreros, algunas protestas no se hicieron esperar, el gerente de la Cía. Mexicana de Luz Y Fuerza Motriz se lamentaba que en:

“[...]los cuatro meses de interregno de De la Huerta han complicado enormemente la situación laboral[...]el movimiento obrero ha sido fortalecido por el gobierno de De la Huerta, en unos cuantos meses, mucho más que en los últimos diez años de revolución.”⁴²

El número de huelguistas, son también difíciles de determinar en cifras que sean plenamente confiables, si hemos de creer parcialmente en ellas, nos indican que para el mes de Junio habían 22,000 huelguistas⁴³, en Julio serán 65,825 los obreros paralizados⁴⁴, es decir que se triplicaron en el transcurso de tan sólo un mes.

En la mayoría de los conflictos laborales se encontraba entre sus demandas, el aumento salarial en un 50 %, el reconocimiento sindical y la jornada de ocho horas que establecía la Constitución Política, pero en la realidad se labora un jornal mucho mayor sin el pago extra devengado por ese concepto, tampoco se respeta el descanso dominical obligatorio, conforme lo establecido por el artículo 123 de la Constitución, era por tanto difícil llevar su cumplimiento. Por otro lado, cabría hacer un señalamiento relativo a la legislación laboral estatal y federal, esto pone

⁴² *Op.cit.* Carr, B., p. 159

⁴³ Compárese con las cifras dadas a *Excélsior*, por el Departamento del trabajo; véase cuadro 2.

⁴⁴ Taibo II; Paco Ignacio, Rogelio Vizcaíno; *Memoria Roja. Luchas sindicales de los años 20*; Leega - Júcar, México, 1984; p. 80

en relieve algunos de los puntos discutidos entre las partes litigantes a la vez que nos permite comprender cual era su verdadero alcance jurídico.

Para la mayoría de los estados de la República durante el período anterior a la Constitución de 1917 y los primeros años posterior a la misma, las obras legislativas en materia laboral puede decirse son nulas o escasas, algunas de ellas no podemos describirlos como verdaderos códigos, sólo contemplan por ejemplo algunas disposiciones correspondientes sobre accidentes de trabajo y no existían serios intentos para efectuar una reglamentación jurídica profunda. En contraste pocos son los Estados de la República que podemos decir presentan leyes de trabajo que son muy vanguardistas, algunas de ellas a la postre fueron integradas a la Ley Federal del Trabajo del 18 de Agosto de 1931.

La ventaja de los conflictos producidos en estos estados es que podían llevarse tanto al amparo de las leyes estatales como de la legislación federal comprendido en el artículo 123. Yucatán como Veracruz destacaban por su posición vanguardista en la materia, sea en parte gracias a sus políticos radicales como Carrillo Puerto en Yucatán o bien Adalberto Tejeda y Heriberto Jara en Veracruz.

Para el caso de Veracruz existían : La Ley reglamentaria del Trabajo, expedida el 14 de Enero de 1918. La creación de Consejos y Tribunales de Arbitraje, decreto de Heriberto Jara del 19 de febrero de 1916. Y las Asociaciones y Sindicatos del 24 de enero de 1916.⁴⁵

De la Ley reglamentaria de Veracruz del 14 de enero destaca porque:

“regulaba a la huelga, la que funcionaba como un instrumento que obligaba al patrón a cumplir con las obligaciones derivadas del contrato de trabajo o a modificarlo, en su caso. En materia de huelga se establecía el arbitraje obligatorio. Respecto al número de extranjeros, se previno que debía ser

⁴⁵A.G.N. DEPARTAMENTO DEL TRABAJO. Caja 182; Exp. 13; México; 1920; “Legislación; leyes en materia obrera e industrial, informe de leyes de trabajo expedidas en cada uno de los Estados de la República de 1914 a 1918. Un informe sobre las leyes de migración”.

contratado, por lo menos, un ochenta por ciento de trabajadores mexicanos [...] Por último, con relación a los problemas contenciosos, y siguiendo el modelo de Yucatán se crearon Juntas Municipales de Conciliación y una Junta Central de Conciliación y Arbitraje. El procedimiento se dividía en dos etapas: la investigación, período en que se ofrecían pruebas y la conciliación y arbitraje. La primera se llevaba a cabo ante las Juntas Municipales y la conciliación y arbitraje, ante la Central.”

46

En Veracruz se prohibía a las empresas contratar personal para ocupar las vacantes de los huelguistas mientras duraba el movimiento, según lo establecido en el artículo 162 de la Ley del Trabajo del estado; en contraste en Sinaloa si se permitía la utilización de esquiroles durante el desarrollo del conflicto.

⁴⁶De Buen L. Nestor; *Derecho del Trabajo*; Porrúa, México, 1991; p. 352.

II.I. UN FANTASMA RECORRE EL MUNDO...

Con las actividades comerciales realizadas en el puerto, el tráfico marítimo era muy concurrente; en las bodegas de los barcos no sólo traían mercancías si no también roedores que transmitieron y desataron enfermedades que alcanzaron características de epidemias. Hacia finales del mes de Mayo y principios de Junio el puerto de Veracruz comenzaba a ser presa de la Peste Bubónica, proveniente aparentemente del Puerto de New Orleans. El periódico porteño *El Dictamen* informaba de los puertos en el Golfo de México que se encontraban infestados:

“Son siete los puertos del golfo de México en los cuales hay actualmente peste bubónica tales son: Galveston, New Orleans, Pensacola, Port Arthur y Baumont en Estados Unidos y en Veracruz y Tampico en México, como se considera que el foco principal de infección es New Orleans, hay temores de que nuestros puertos que están en comunicación con aquel, aparente peligroso mal.”⁴⁷

La aparición cada vez más frecuente en el número de infectados obligaron a las autoridades sanitarias a decretar el completo aislamiento del puerto, a la suspensión del tráfico ferrocarrilero y marítimo y se ordenó la formación inmediata de un cordón sanitario sobre la ciudad, restringiendo con ello tanto entrada y salida de vehículos, peatones, etc.⁴⁸ Para salir del Estado era necesario pasar por el control sanitario para que:

“[los] inspectores sanitarios viajeros cuidarán de que ningún viajero que salga de Veracruz en trenes, a pie o a caballo, pase el cordón sanitario sin llevar las dos tarjetas que acrediten que ha sido inmunizado contra la peste. Sin ese requisito ninguna persona que viaje por las vías del Mexicano, Alvarado, Istmo e Inter Oceánico, podrán pasar más allá de donde se cruza las vías con el cordón [...] Pero las personas que deseen salir de Veracruz para el interior de la

⁴⁷*El Dictamen*, 22 de Julio de 1920

⁴⁸*Excelsior*, 30 y 31 de Mayo de 1920

república deben mostrar dos tarjetas respectivamente : estar vacunados contra la Peste Bubónica y la de no presentar síntoma alguno de esa enfermedad." ⁴⁹

Las medidas utilizadas por las autoridades sanitarias para el control de la epidemia originaron serias molestias entre los pasajeros que se quejaban por el trato recibido, denunciando excesos como la fumigación de los viajeros, mientras que las autoridades sanitarias respondían que tales procedimientos utilizados eran los mismos que se emplean en los Estados Unidos. La alarma se extendió por el incremento de infectados y muertos, principalmente en aquellos cuyas condiciones eran muy precarias y que no eran raro encontrarlos deambulando por la ciudad. Por si fuera poco casi en forma simultanea un nuevo brote epidémico distinto hacía su aparición: La Fiebre Amarilla.

El siguiente cuadro estadístico indica parcialmente el número de inspeccionados durante la campaña sanitaria efectuadas únicamente en el mes de Agosto y corresponden a los informes proporcionados por las autoridades sanitarias durante esa fecha, el seguimiento de la campaña aparecieron publicados detalladamente en la prensa local como en los periódicos capitalinos ⁵⁰ :

CUADRO. 5. INSPECCIONADOS DURANTE LA CAMPAÑA CONTRA LA PESTE BUBÓNICA EN AGOSTO DE 1920

4 de Agosto	37,890
7 de Agosto	40,776
9 de Agosto	41,497
12 de Agosto	38,455
18 de Agosto	41,664
21 de Agosto	38,884

Fuente: *El Dictamen y Excélsior*, agosto de 1920

⁴⁹*El Dictamen*, 1o. de Julio de 1920

⁵⁰*Excélsior*, 7, 12, 18 y 21 de Agosto de 1920. Para una información más detallada véase *El Dictamen* de esos meses.

Si comparamos la población de la ciudad de aproximadamente 60,000 habitantes contra la afluencia diaria que tenía, podemos observar fácilmente cuan difícil significaba realizar una estricta campaña de higiene, además de la capacidad que demandaba sostener la movilidad social y económica para llevarla a cabo, por otro lado como señalábamos anteriormente debe tomarse en cuenta que el puerto permanecía cerrado al tráfico internacional.

A estas calamidades se suman nuevos problemas a la ya de por sí delicada situación de la ciudad, numerosas huelgas se originaron en el mes de Julio y se extendieron en Agosto como una verdadera ola de agitación obrera que tomó incluso características de huelga general. Iniciando con la huelga petrolera de Tampico; para la tercera semana de Julio los trabajadores de la Terminal de Veracruz se unieron junto a los trabajadores portuarios. La prensa local veía las huelgas con un carácter de bolcheviquismo.

Con la muy reciente Revolución Rusa las ideas comunistas deambulan y espantaban por todo el orbe, el fantasma del comunismo profetizado por Marx recorría el mundo y se presentaba en Veracruz bajo la forma “bolsheviki”. Como presagiando la ola de huelgas, La prensa local con respecto al derecho de huelga visto bajo la lente de los comunista señalaba :

“[...] si en teoría derecho a la huelga o de huelga es lo más justo y humano, en la práctica el derecho a la huelga supone la desorganización absoluta de toda empresa constituida y la subversión violenta del orden económico en una forma que aún admitiendo que llevara a la felicidad final y general, lo hará pasando por el desastre más absoluto[...] El derecho a la huelga lleva implícito el reconocimiento de que la huelga siempre es lícita; y no sólo esto sino que la huelga o el paro pueden ser prolongados y repetidos indefinidamente aún cuando causan perjuicio de muerte a la industria; a la negociación o a los dueños del negocio. [...] El derecho de huelga es indudablemente una arma, y una arma que el día que acciona en su verdadera fuerza, destruirá todo y todo lo llevará al caos, hasta obligar que una fuerza superior se imponga nuevamente...No hay tal derecho; es sencillamente una arma y una arma

de destrucción; como que se emplea para llevar adelante la guerra social de la que la sociedad ha de salir quebrantada y con puros padecimientos hasta que halle el nuevo acomodo.

El derecho de huelga que tan modestamente reclaman los comunistas es lo más absolutamente trastornador que existe. La huelga todavía no ha traído consigo un bien como no sea para el grupo de los que viven de prepararla y arreglarlas. La huelga se funda sobre la privación, sobre el hambre primero de la masa de obreros que a ella se lanza; y luego, y aún suponiendo el triunfo más sonado de la huelga, sobre el encarecimiento de la vida, sobre el empeoramiento de las condiciones generales, y en especial de los mismos obreros que le creyeron cantar victoria, con una huelga ganada.

Es la de la huelga ganada un espejismo que lleva a todos al desastre , y los primeros a quienes son atraídos por la misma huelga. [...] El arma de la huelga todo lo destruye; pero al primero que hiere y más profundamente, es al mismo huelguista. A quien nunca hiere, a quien aprovecha es a los forjadores de huelgas.”⁵¹

Para el mes de Agosto el conflicto de mayor importancia fue iniciado por los trabajadores electricistas de la Compañía de Luz, Fuerza y Tracción de Veracruz y los tranviarios que pertenecían a la misma, entre sus demandas pedían el 50 % de aumento salarial, la reincorporación de los compañeros despedidos injustamente y el reconocimiento del Sindicato de Motoristas y Conductores y de la Liga de Electricistas. El 2 de Agosto fue señalado como fecha para iniciar la huelga pero se logró aplazar 8 días para dar contestación al pliego petitorio. Rafael García representante de los huelguistas hizo una denuncia de intento de soborno por parte de la Gerencia:

“Para que vean las maquinaciones que contra los obreros ha comprendido la Compañía de Luz...tengo que manifestar que un inspector de tranvías; de apellido Corchado, me hizo proposiciones de dos mil pesos para que traicionara a los tranviarios quejosos y me dio quinientos pesos a cuenta de mayor cantidad, pero yo que soy obrero y con el obrero siento las necesidades de mejoramiento, si acepté los quinientos pesos fue para demostrar la torpe maquinación de la Compañía; y en unión de dos compañeros acudí al administrador de la Aduana Señor Alarcón, a quién le supliqué me guardara en cantidad de depósito esa suma, con lo que todo el tiempo podría comprobar el soborno con que se

⁵¹El Dictamen, 7 de Julio de 1920, *“La Huelga como arma y como derecho”*

quería hacer que me vendiera al capital. Soy muy honrado y acordé dar este paso con el que quede evidenciado la mala fe de la Compañía”⁵²

La Gerencia no solo negó las imputaciones hechas por el líder moral y sindical del movimiento sobre el intento de soborno, sino que negó también la utilización de cuadrillas de trabajadores traídos de la ciudad de Puebla durante el conflicto para ocupar las vacantes de los obreros paristas, en clara violación al artículo 162 de la Ley del Trabajo para el Estado de Veracruz que a la letra dice: “Mientras las huelga no termine por alguno de los medios que fije esta ley, el patrón no podrá celebrar nuevos contratos con otros trabajadores para la prestación de los trabajos en suspenso”. ⁵³

⁵²El *Dictamen*, 3 de Agosto de 1920; también puede verse en A.G.N. DEPARTAMENTO DEL TRABAJO. Caja 215; Exp. 8; f. 29 y 37; México; 1920.

⁵³A.G.N. DEPARTAMENTO DEL TRABAJO. Caja 215; Exp. 8; f. 37; México; 1920

II.2 LA POLÍTICA Y EL HILO TELEGRÁFICO...

Con el nuevo régimen político emanado de la Rebelión de Agua Prieta, las alianzas políticas no se hicieron esperar a Guadalupe Sánchez no sólo se le ratificó su cargo de jefe de operaciones militares en Veracruz sino que se le ascendió dos meses después como general de división.⁵⁴

Después de la huida de Cándido Aguilar quien fuera yerno del extinto Carranza y fungía como gobernador del Estado; al congreso veracruzano se le permitió seguir en funciones. Guadalupe Sánchez tenía amplia autoridad para intervenir en la política local; las decisiones tomadas entre él y Obregón propusieron la terna para la gobernatura provisional: Adalberto Palacios; Tomás Barragán y Antonio Nava; la designación final recayó en manos de este último.

Las elecciones para la gobernatura y renovar el Congreso estatal debían efectuarse el día 8 de Agosto; en tanto, comenzaban a maquinarse las alianzas políticas. Para Julio los posibles candidatos para llevar las riendas del Estado durante los próximos cuatro años entre diciembre de 1920 a diciembre de 1924, se habían reducido a tres: Adalberto Tejeda, postulado por el Partido Liberal Constitucionalista; hombre incondicional y pieza fuerte de Guadalupe Sánchez y de Antonio Nava; el segundo candidato era Gabriel Gavira con mucho mejor y más brillante historial militar y político, viejo opositor de Cándido Aguilar, en una palabra en apariencia era el candidato más viable para la gobernatura, esta era su tercer intento para intentar ganarla; y por último Jacobo Rincón personaje de la vieja clase política conservadora.

Antonio Nava tenía una marcada preferencia por Adalberto Tejeda, las maniobras para efectuar las elecciones lo más pronto posible era para disminuir un posible

⁵⁴El Dictamen, 7 de Julio de 1920.

aumento de candidatos a la gubernatura que debían efectuarse el 8 de Agosto lo cual trajo airadas protestas hechas principalmente por la facción de los Gaviristas :

“Los Gaviristas intentaron ganar la batalla desde la capital de la República, con el apoyo de Obregón. Clubes de Orizaba que postulaban la fórmula Obregón-Gavira, pidieron al presidente y al senador desconocer la legislatura carrancista que seguía en funciones en Veracruz y destituir al gobernador interino. Según denunciaron, el congreso se estaba prestando a derribar ayuntamientos e imponer en su lugar a juntas de administración civil que beneficiaban exclusivamente al tejedismo”.⁵⁵

Previo a realizarse las elecciones Nava fue llamado por el Presidente de la Huerta para responder a las imputaciones en su contra, la política mexicana seguía siendo discutida desde el centro:

“La vida política pende de un hilo...del telégrafo.
Ese hilo habrá de decir si al fin son o no las elecciones el domingo próximo.
Y esa decisión están formadas en la capital de la república.
¿Cuál será la palabra que nos traiga el hilo telegráfico?.
Si no se proroga el plazo para las elecciones gritaran todos.
Si se proroga solamente chillará uno.
Atendiendo a la ley democrática de los más, las elecciones no hay duda que se suspenden.
Otra cosa sería si sobre esa ley de lo que decían las más, estuvieran al mando constitucional; por que entonces, a revientacinchos habrá elecciones el domingo.
Por eso de los mandatos constitucionales, hace años y felices días que han pasado a la historia...; y todavía no sabemos cuando será el suspirado instante de su vuelta.”⁵⁶

El 7 de agosto un día antes llevarse a cabo las elecciones por “razones de estado” fueron aplazadas para el día 5 de septiembre. El todavía el gobernador provisional pese al aparente acatamiento de la orden proveniente desde el centro, argumentó imposibilidad constitucional para poder reunir a la legislatura en tan poco tiempo.

⁵⁵Falcón, Romana y Soledad García, *La semilla en el surco. Adalberto Tejeda y el radicalismo en Veracruz. 1883-1960.* , El Colegio de México, 1986, p.117.

⁵⁶*El Dictamen*, “Las elecciones en el Estado”, 6 de Agosto de 1920.

Por la noche De la Huerta expedía un decreto que declaraba disueltos los poderes locales en Veracruz.⁵⁷

El Domingo 8 de Agosto según lo programado las elecciones debían llevarse a efecto, pero por lo dispuesto en el decreto presidencial durante la noche anterior, Veracruz amanecía sin legislatura local y lejos de suspender las elecciones estas se realizaron; el mismo día un juez de la ciudad de México mandó a suspender los comicios mientras no se determinara la constitucionalidad de los poderes que privaba en el estado, el día siguiente, había sido designado nuevo gobernador interino el Dr. Gabriel Garzón Cossa.

El conflicto político se resolvió durante los siguientes días, el destituido gobernador Nava interpuso una demanda y se amparó contra las decisiones tomadas desde el centro, pero la justicia federal le negó el recurso al depuesto Nava quien finalmente fue apaciguado.

⁵⁷*El Dictamen*, 7 de Agosto de 1920.

II.3. 1920, LOS AÑOS DE LA ANARQUÍA

El 9 de agosto en medio de una aguda crisis política y recuperándose de las secuelas epidémicas y el anuncio hecho sobre la próxima apertura del puerto; estallaba bajo esas condiciones el conflicto de los obreros de la Compañía de Luz, Fuerza y Tracción de Veracruz. Tres días después, proveniente directamente de la capital y con instrucciones presidenciales arribó a la ciudad el delegado del Departamento de Previsión Social dependiente de la Presidencia de la República; Ezequiel Salcedo, para intervenir directamente en el conflicto para que:

“[...]el conflicto fuera solucionado cuanto antes; con estricto apego a las leyes; tanto más cuanto se consideraba actualmente anormal la situación del Estado por el desconocimiento de los poderes veracruzanos y no se quería que un incidente de tal naturaleza; dentro del orden pre constitucional que hay ahora en todo el Estado, fuera a provocar mayores dificultades; pues que la mente del gobierno era que todo se solucionara por la vía pacífica y que no se llegara a perturbar la tranquilidad”.⁵⁸

Durante las pláticas entre los representantes legales de las partes en conflicto (que en materia de huelga se establecía el arbitraje obligatorio) se llevaron a cabo el día 15 de Agosto, sin lograr algo en concreto, las demandas de los obreros se centraban en cuatro puntos:

- a) Reconocimiento de la personalidad jurídica de la liga.
- b) Reposición de obreros separados injustificadamente.
- c) Exacto cumplimiento del artículo 162 de la Ley del Trabajo. Y por último;
- d) Aumento en los salarios en un cincuenta por ciento.

Los siguientes días serían el punto más alto en el conflicto. Dentro de las formas de lucha llevado a cabo por los obreros figuraban el boicot y las actividades de sabotaje

⁵⁸El Dictamen, 13 de Agosto de 1920. El subrayado es mío

mediante el corte del suministro eléctrico, el retiro de los carbones voltaicos para el alumbrado público, la agresión directa contra los esquiroles y el supuesto ataque a los guardianes del orden.

Con la reciente apertura y reincorporación a la actividad económica del tráfico marítimo nacional e internacional, la estrategia utilizada por los portuarios pretendían llevar el conflicto más allá al intentar paralizar las maniobras convocando a un paro general en solidaridad con los obreros de la Cia. de Luz, así lo sospechaba la prensa capitalina dando cuenta de las intenciones del sindicato como medida de presión:

“Con motivo de que los agentes de sanidad han avisado a los cónsules que ha quedado abierto el puerto al libre tráfico; se ha notado un movimiento extraordinario de entrada de barcos, más otros que están aguardando su turno para atracar en los muelles. Parece ser que los huelguistas intentan aprovechar estas circunstancias para decretar el paro general, con lo que se producirán daños incalculables.”⁵⁹

Un tercer árbitro nombrado por el presidente de la Huerta el 16 de Agosto se agregaba a las negociaciones, ese mismo día Garzón Cossa tomó posición de la gubernatura. Para el día siguiente, el enviado especial del Presidente, el señor Salcedo regresaba a la capital para informar el desarrollo del conflicto. Para el 18 era declarado el Paro General en el Puerto, las uniones y sindicatos paralizadas fueron, marineros, fogoneros, estibadores, panaderos, carretilleros, ferrocarrileros, mecánicos del ferrocarril y carreros entre otros gremios sindicalizados.⁶⁰ Al desorden provocado por el cambio en la dirección en la huelga, el jefe de operaciones militares en Veracruz Guadalupe Sánchez declaraba a la prensa que “no aceptaría la dictadura de del Comité de huelga”. Los huelguistas no pretendían

⁵⁹*Excélsior*, 14 de Agosto de 1920.

⁶⁰*El Dictamen*, 19 de agosto de 1920; véase también en la misma fecha *Excélsior*.

entrar en conflicto con las autoridades militares. Mucho se cuestionaba la eficacia del Departamento del Trabajo que se vio entredicha por las acusaciones formuladas en la prensa tanto local como en la capital de la república, el hilo telegráfico no dejó de trabajar, las noticias iban y venían, de la capital de la República a Veracruz :

“En estos momentos se rumora que ha sido recibido un telegrama suscrito por el Presidente de la República en el que expresa el mencionado mandatario, *que si para las seis de la tarde no se ha resuelto el conflicto, intervendrá de una manera decisiva: la federación*. El sentir general es que se intervenga de una manera enérgica para que terminen todos estos movimientos provocados por cinco agitadores huelguistas, llamados Rafael García; Luis Cortés; Juan Quintanilla y otros dos más quienes han estado persiguiendo con sus excitativas llevar a cabo una labor de tendencias meramente políticas. Se ha observado con disgusto e inquietud, que cuantos enviados vienen procedentes del Departamento del Trabajo y que se dicen representantes del señor Presidente de la República; y lejos de buscar una solución a los conflictos, agitan más la cuestión obrera y aconsejan a los trabajadores que tomen medidas extremas para obtener el triunfo. Uno de tantos es el inspector Carlos Novoa, que se halla en esta ciudad desde hace varios días, tratando con los trabajadores; y no cesa en sus predicas y exhortaciones encaminadas a provocar en los miembros de los mismos que lleguen a medios violentos para el logro de sus propósitos.”⁶¹

Una nueva autoridad se agregaba para solucionar definitivamente el conflicto, se trataba del propio Jefe del Departamento del Trabajo, las decisiones prevenían nuevamente de la capital de la república por el hilo telegráfico, Esteban Flores venía de la capital :

“[...]con instrucciones [...]de resolver el conflicto en cualquier forma...a las dos de la tarde, terminó la conferencia, diciendo Flores a su salida que no se había podido llegar a ningún acuerdo, pero que por la tarde volvería a tratar el punto, afín de *adoptar una resolución definitiva, pues a las seis sin más tardanza; debía cesar el paro y quedar solucionado el conflicto*”.⁶²

⁶¹Excélsior, 20 de Agosto de 1920. “Mala labor de los delegados oficiales”. El subrayado es mío. Véase también *El Dictamen*, Agosto 22 de 1920.

⁶²Excélsior, 20 de Agosto de 1920. El subrayado es mío

Por lo que se puede inferir de la misma fuente periodística indican una orden terminante para dar por concluido el paro general *a más tardar a las seis de la tarde*. Por el paro general fueron desconocidas la Unión de Estibadores Checadores, Carretilleros, cuadrilla de los muelles, por la navieros, comercio casas consignatarias, es decir por los grandes comerciantes.⁶³ Esta acción debilitó totalmente al movimiento. El mismo García declararía días después que “el movimiento había fracasado pero que esperaba obtener algunas ventajas, fiado en la buena voluntad del Presidente de la República”⁶⁴. Quedaba sólo esperar la decisión final del tercer árbitro depositado en la propia figura del Presidente. Como pretendiendo alentar las esperanzas de los obreros a manos del Presidente la misma fuente periodística reprodujo un telegrama enviado al Inspector Salcedo el cual decía:

“De Chapultepec a Veracruz el 19 de Agosto de 1920-Sr.Salcedo- Veracruz. Diga a los obreros reanuden sus labores y esperen un día más, seguro de que sabré defender sus intereses a la llegada del señor Miller. Salúdelo-. A. De la Huerta.”⁶⁵

El fallo definitivo se dio en la capital de la república; para lo cual llegaron los representantes del Departamento del Trabajo, el Gerente y los representantes sindicales. Desconocemos el curso que tuvieron las pláticas en la capital de la república. Pese al aparente fracaso del movimiento con ello evidenció la gran movilización que podía llevar en el puerto y la capacidad de convocatoria. Los problemas no terminaron aquí, Veracruz tendría que pasar todavía por un resonada huelga inquilinaria, y por la última gran rebelión militar que sacudió verdaderamente al Estado mexicano: La rebelión de la Huerta.

⁶³A.G.N. DEPARTAMENTO DEL TRABAJO. Caja 319; Exp. 1. f. 104. “*Telegrama del Gobernador Garzón Cossa al secretario de Industria y comercio*”.

⁶⁴El *Dictamen*, 20 de agosto de 1920.

⁶⁵El *Dictamen*, 20 de agosto de 1920.

III. DEL CONGRESO OBRERO RADICAL A LA CONVENCION OBRERA DE ORIZABA. LA LIGA DE TRABAJADORES DE LA ZONA MARITIMA.

El año de 1921 marca un año decisivo para la reorganización del movimiento obrero nacional, a través de dos convocatorias ha efectuarse entre las dos centrales obreras más importantes del país, una en la Ciudad de México y la otra en la ciudad de Orizaba en Veracruz.

FEBRERO DE 1921, NACE LA CGT.

En el Museo Nacional de Antropología de la Ciudad de México se realizó del 15 al 22 de febrero de 1921, la primera Convención de la *Federación Comunista del Proletariado Mexicano* con carácter nacional que buscaba en esos momentos organizar a los trabajadores y aglutinarlos bajo una central obrera alterna y fuera del control estatal.⁶⁶

La convención contó con la asistencia de 65 delegados de 50 organizaciones representando a 34,697 miembros⁶⁷ entre grupos de anarquistas, comunistas y de otras organizaciones obreras y campesinas.

De los delegados asistentes al salón de actos del Museo Nacional con derecho a voz y voto, así como de los delegados fraternales por el estado de Veracruz fueron: Francisco Cedeño por el *Sindicato "El despertar del campesino"* de ojital Veracruz; Francisco Mercado y José M. Cruz por el *Sindicato Único de Carretilleros de Veracruz*; Aurelio Hernández por *Obreros Agrícolas Progresistas de Santa Rosa*; Juan Barrios por el *Sindicato de Tabaqueros*; Herón Proal representando a *Antorcha Libertaria*; Aniceto arrollo por el grupo Comunista de Orizaba, Río Blanco y

⁶⁶ *El Heraldo de México*. 16 de febrero de 1921. "Ayer quedó instalado el Congreso de los Obreros Radicales 'Rojos'".

⁶⁷ *Op.cit* Taibo II; Paco Ignacio; p. 103.

Cocolapan; José Rubio por el *Local Comunista de Orizaba*; y Rafael García representando a la *Liga de Trabajadores de la Zona Marítima, la Unión de Fogoneros del Golfo y la Unión de Lancheros*.⁶⁸

La conclusión del congreso dio conformación a la Confederación General de Trabajadores, su constitución fue para:

"...podernos defendernos y educarnos, así como conquistar la completa emancipación obrera y campesina y las mejores materiales y morales inmediatas para los mismos, aceptamos como principio fundamental la lucha de clases, reconociendo que no hay nada en común entre las clases laborantes y la explotadora y sosteniendo como aspiración suprema el comunismo libertario y como táctica de lucha la acción directa, exenta de toda política, burguesa o no, y la direccional, por medio de los cuerpos generales, nos constituimos en una organización local y estatal y general, en la República de México, todas las organizaciones de la región Mexicana."⁶⁹

Poco antes de culminar el congreso rojo, estallaba la más importante huelga de los ferrocarrileros pertenecientes a la *Confederación de Sociedades Gremiales Ferrocarrileras*, para obtener el reconocimiento gubernamental de los convenios celebrados entre sus agremiados.⁷⁰

⁶⁸ Araiza Luis; *Historia del movimiento obrero mexicano*; México; Casa del Obrero Mundial, 1975; p. 106-107.

⁶⁹ El Heraldo de México; 19 de febrero de 1921.

⁷⁰ Rogelio Vizcaíno nos ofrece un resumen de los antecedentes de la huelga: "en 1912 la Unión de Conductores, Maquinistas, Garroteros y Fogoneros ejerce el dominio indisputado del control gremial y sindical en los ferrocarriles de todo el país. A raíz de la cooperación de la Unión con el gobierno de Victoriano Huerta (1913) y de la declinación de éste (1914), se inicia la fragmentación del dominio de la Unión, culminando en 1917 con la fundación de la Orden de maquinistas y Fogoneros de locomotoras. Se inicia así, una sistemática rivalidad gremial por la titularidad de los convenios, que conduce en septiembre de 1920 a una huelga protagonizada por la Orden. Teniendo como resultado que el gobierno interino de Adolfo de la Huerta, convoque a la realización de un congreso unificador de sociedades ferrocarrileras que se realizaría en diciembre de 1920. La gerencia de los ferrocarriles y la dirección de la Unión se opusieron al congreso, la Unión fue expulsada de éste y nació la Confederación de Sociedades Gremiales Ferrocarrileras que emplaza a huelga por el reconocimiento de los convenios de cada una de las sociedades que confedera." Taibo II, Paco Ignacio; Rogelio Vizcaíno. *Memoria Roja; Luchas sindicales de los años 20*. Leega-Júcar, México, 1984. P. 118.

En Veracruz resurgía la huelga de los estibadores, y el día 8 de febrero la prensa capitalina informaba la asistencia de una delegación al congreso.⁷¹

Rafael García quien ingresó como estibador en 1914; era uno de los delegados asistentes, se ha señalado cuál fue su participación en la malograda huelga general de agosto de 1920 y no obstante a la derrota sufrida, la representación sindical de García continuó siendo apoyada por los trabajadores veracruzanos en la mediación de los grandes conflictos laborales del puerto. La participación política de este líder fue más conocida durante el congreso organizado por la CROM unos meses después.

JULIO DE 1921. EL TERCER CONGRESO DE LA CROM EN ORIZABA

Mientras que los trabajadores petroleros tampiqueños despedidos por las compañías petroleras extranjeras iniciaban una comprometida huelga que pusieron al borde de una intervención extranjera, se inauguraba a las 11 de la mañana del día 5 de julio, el tercer Congreso de la CROM en el Teatro Llave de la ciudad de Orizaba, con escasa asistencia de los delegados obreros.

Entre los primeros actos de la Convención fue el repudio de los obreros petroleros acusándolos de “venderse al capital” y el rechazo de su representante. Por otro lado la discusión de las credenciales fueron muy impugnadas, así en este agitado clima la de Heriberto Jara fue primeramente rechazada y posteriormente rectificada, la de Úrsulo Galván representante de la *Federación de Tampico* y la de Rafael M. Vázquez de la *Casa del Obrero de Tampico* ⁷². Rafael García como representante de los sindicatos del puerto veracruzano, también suscitó un acalorado debate que dividió la opinión entre los partidarios por su permanencia como Gonzalo González,

⁷¹ *El Heraldo de México*, 8 de febrero de 1921

⁷² *El Heraldo de México*. 3 y 5 de julio de 1921.

importante líder veracruzano, y de aquellos empeñados por expulsarlo del Congreso, entre los cuales se encontraban Salvador Álvarez y Eulalio Martínez, Secretario General de la CROM, la razón de tal rechazo provino luego que:

"[...]la comisión encargada de revisar las credenciales; rechazó la de García, fundándose en el boletín que publicaron los sindicatos veracruzanos sobre el último conflicto que hubo en el puerto, acusando a la CROM por haberlos abandonado. El secretario General de la Confederación, Eulalio Martínez, atacó duramente a Rafael García y a las agrupaciones veracruzanas. García se defendió contestando las imputaciones de Martínez enérgicamente primero y después de ironía que despertó el regocijo de las galerías que estuvieron muy concurridos por el elemento obrero. Como el público se mostrara desde el primer momento partidario de García, el Secretario Martínez pidió que se desalojaran las galerías, a lo que no accedió el Presidente de los debates. En vista de la actitud de Martínez, García hizo nuevamente uso de la palabra, diciendo que la inquina del secretario de la Convención hacia él, obedecía a que no le permitió firmar en México el arreglo satisfactorio que obtuvo del Secretario de Hacienda señor de la Huerta para los trabajadores veracruzanos, por que pretendía 'hacer caravanas con sombrero ajeno'..."⁷³

El "negro" García no sólo aseguró su permanencia en el Congreso, si no que además participó en los debates sorprendiendo a los asistentes con emotivas discusiones que pronto acapararon la atención tanto de los obreros como de los dirigentes de la CROM, por ejemplo durante una de las propuestas promovidas por él y en la que también participaron los delegados Carrillo Puerto y Rosendo Salazar, fue la implantación del "Estado Seco". Esta proposición se basaba básicamente en el hecho del problema al que comúnmente se hallaba el obrero, el alcoholismo.

La Convención Obrera de Orizaba discutió los siguientes puntos:

- Proyecto para el mejoramiento y organización de la instrucción primaria elemental en toda la república mexicana.
- Reglamentación del artículo 123.

⁷³ *El Heraldo de México*. 5 de julio de 1921.

- Se propuso la creación de una Nueva Secretaría que se llamaría “Trabajo y Agricultura”
- Se discutió la reforma al artículo 27 en lo que se refiere a la cuestión agraria.
- Supresión de las guardias blancas.

García mostró sus grandes dotes como líder, como orador e indudablemente se encontraba en su mejor momento, durante el último día de discusiones :

"[...]pricipió la sesión de hoy poco después de las nueve de la noche, con la reanudación de los debates sobre la situación de los obreros de Tampico. Abordando la tribuna el delegado Rafael García haciendo una disertación sobre el mismo tema, que ya es bien conocido de la asamblea...

Morones hizo una proposición pidiendo fuera nombrado una comisión que vaya a los centros petroleros con objeto de que se investigue la situación...aprobose la moción, nombrándose en seguida la comisión que quedó integrada por los delegados Ezequiel Salcedo, Samuel Yudico, Eugenio López Guerra, Cayetano O. Robledo, Rafael García, Emilio Mujica, Salvador Gonzalo García, José E. Avedaño, José R. Salazar y José López Cortés." ⁷⁴

De los diez delegados nombrados, ocho asistieron a las investigaciones y se reunieron con Calles para analizar la situación.

Ese fue el inicio de la carrera política de García que pronto alcanzó los favores del clienterismo pues en el mes de agosto fue anunciada su candidatura a la Presidencia Municipal de Veracruz por el Partido Veracruzano del Trabajo, agrupación adherida a la CROM. ⁷⁵

Cabría hacer un señalamiento al margen de las discusiones durante el congreso, pues en éste se encontraban tres grupos trabajando para conjuntar la política y el trabajo a través de la incondicionalidad de los líderes obreros a la CROM, por un lado se hallaba un primer grupo abocado a preparar el terreno político a Calles, un

⁷⁴ *El Heraldo de México*. 11 de Julio de 1921.

⁷⁵ *Excelsior*. 8 de agosto de 1921.

segundo para Jara en el Estado y un tercero para buscar la presidencia de Orizaba. Es quizá durante éste proceso de inserción de los trabajadores en la política de Obregón lo que pueda explicar el repentino interés en un líder sindical como el *negro* García y máxime cuando se trata de uno de los sindicatos más importantes del principal puerto del país.

Para la contienda electoral en el Estado el Partido del Trabajo registró a 70 representantes entre los que destacaban políticos de gran renombre como Ricardo Treviño, Francisco Tejeda Llorea, Aurelio Manrique, Manlio Fabio, Antonio Díaz Soto y Gama, Alfredo Sánchez Gavito, José Pereira Carbonel. Mientras que por otra parte el Partido Unionista sólo registró a 19.⁷⁶

Durante las campañas de proselitismo hubo denuncias de intimidación por parte de algunos representantes del Partido Unionista como se hace saber en una carta dirigida al gobernador veracruzano :

"Formo la presente para poner en conocimiento de Ud. con la franqueza que acostumbra que en la gira de propaganda que ha estado haciendo por las rancherías de Santa Fe y en la congregación, propiamente dicha los colonos me han manifestado que no son libres para ejercer su voto por la persona que estimen más viable, pues los terrateniente principalmente, entre quienes se encuentran los señores Santiago y Ernesto Barrados, francisco Vargas y Manuel Bagón; éste último Vice-Cónsul de España los amenazan de arrojarlos de sus tierras si votan por otra fórmula que no sea la del partido unionista que encabeza el C. Ulibarri y que está sostenida por elementos capitalistas en su mayoría reaccionarios. Como esta amenaza tiene atemorizado a dichos colonos atentamente le suplico tenga a bien ordenar se prevenga a dichos terratenientes que deben abstenerse de usar de tales medios con detrimento de la libertad electoral que nuestras leyes conceden a todo México, o bien ordenar lo que tenga a Ud. por conveniente para asegurar la libre emisión del voto. Es de lamentar solamente que esos señores no se hayan convencido todavía que los tiempos han cambiado; pero debemos tener confianza de que nuestros campesinos serán amparados y que, en cumplimiento de la ley, esas tierras ajenas que por tanto tiempo han venido trabajando sin esperanzas

⁷⁶ *El Dictamen*. 27 de noviembre de 1921.

de poseerlas, serán el donativo que como recompensa a su esfuerzos y como patrimonio de sus hijos, les conceda un gobierno fuerte y justo." ⁷⁷

La elección estatal se efectuó el día 20 de Noviembre de 1921, en el puerto hubo relativa calma no obstante de algunos incidentes menores y de pronunciamientos anticipados de triunfo entre los dos candidatos más importantes; una vez verificado oficialmente el cómputo de las casillas el comité electoral proclamó el triunfo del candidato García por el Partido Veracruzano del Trabajo con 2,587 votos contra 1,758 del candidato del Partido Unionista Veracruzano, Natalio Ulibarri distinguido miembro del comercio veracruzano y dueño del almacén de Ropa "La Galatea".

CUADRO 6. RESULTADOS DE VOTACIÓN PARA LA PRESIDENCIA MUNICIPAL, VERACRUZ, VER. NOVIEMBRE DE 1921

CANDIDATOS	SECCIONES GANADAS	NO. DE VOTANTES	PORCENTAJE DE VOTOS
Rafael García	1, 8, 12, 19-36, 38	2,587	42.7%
Natalio Ulibarri	2-7, 9-11, 13-18	1,758	29.0%
José Mancisidor	39	955	15.8%
Alfredo Grandgillhome	37	465	7.7%
Otros	*	294	4.9%
Total	39	6,059	100%

Fuente: *El Dictamen*, 23 de Noviembre 1921. Los cálculos son propios.

García ganó en veintidós secciones con una votación de 42.7%, Ulibarri quince con el 29%, Mancisidor y Grandguillhome ganaron correspondientemente cada uno una casilla con una votación del 15.8% y 7.7% respectivamente; el resto de los participantes no ganaron ninguna casilla sin embargo obtuvieron en conjunto el 4.9% de la votación total. Un telegrama informaba que:

"En ordenada lucha electoral sostenida por capitalistas y obreros triunfamos mayoría abrumadora, cinco casillas instaladas esta ciudad donde alberga aristocracia perdimos pocos votos, pero a fuera donde vive pueblo tuvimos mayoría aplastante" ⁷⁸

⁷⁷ AAT. Caja 1. Vol. III. Folio 451. Gilberto S. Mena a Adalberto Tejeda, noviembre 14 de 1921.

⁷⁸ AGN. O-C. 408-V-3. Juan Ochoa Díaz a PVT

Éstos resultados pueden mostrar la distribución de los votantes y las preferencias electorales, a decir por los datos de los colaboradores del candidato vencedor, entre las casillas dos a la siete Ulibarri obtuvo la preferencia electoral, ahí donde vivían los ricos y acaudalados comerciantes de la ciudad, el mismo Natalio Ulibarri era un miembro distinguido del comercio veracruzano, dueño del almacén de Ropa "La Galeta".

Alfredo Grandgillhome, había sido un hombre importante para Tejeda durante la campaña de proselitismo a su candidatura, comisionados como Delegado General con la finalidad de "unificar opinión, fundar clubes, estrechar relaciones entre partidos, amigos y correligionarios y hacer la mejor propaganda posible a favor de la candidatura del C. Adalberto Tejeda..."⁷⁹. Para diciembre del mismo año fue nombrado Administrador de Rentas, Grandguillhome no obstante de tratarse de un personaje dedicado al quehacer político, fue superado ampliamente por sus contrincantes.

Los restantes competidores sólo pudieron ganar en reducidos espacios lejos de la zona de influencia de García y Ulibarri. Fueron esas masas proletarias quienes festejaron en la presidencia municipal el triunfo del "Negro", aquella plebe habitante de los patios y casuchas que un año después protagonizarán el movimiento inquilinario.

El nuevo alcalde tomó posesión del ayuntamiento el primero de enero de 1922, uno de los actos iniciales del nuevo gobierno fue la creación de la "Junta de mejoras materiales", se hizo una invitación al General Guadalupe Sánchez para que fuera integrante de la misma; el alcalde García fue criticado por sus excesos como lo hizo en la cárcel de Allende cuando se pronunció por la "disolución Social" frente a los

⁷⁹ AAT. Caja 1. Vol. 65 Folio 122. Veracruz, febrero de 1920

reclusos logrando la aversión hacia las leyes, los jueces y la burguesía ⁸⁰ esta postura le valió un ataque iracundo por el periódico porteño *el Dictamen*, de hecho las actividades del alcalde constante eran seguidas por sus detractores y enemigos políticos y no vacilaban en denunciar públicamente sus actividades políticas.

En ocasiones García efectuó giras hacia el interior del Estado con miras a la sindicalización como lo hizo en Alvarado durante la huelga de pescadores, su intención era sindicalizar todo Sotavento al igual que otras poblaciones de Tlacotalpan, Cosamaloapan, San Cristóbal, así lo informaba el Dictamen:

“Probablemente en el curso de la semana entrante Rafael García emprenderá su gira a través de las citadas poblaciones. En primer lugar irá a Alvarado con objeto de afianzar el resultado de la propaganda que hizo en reciente viaje, y que fue la huelga de pescadores...después marchará a Tlacotalpan , con la idea de fundar sindicatos de trabajadores o de lo que fuera, y luego seguirá por otras poblaciones del estado, llevando el mismo fin. “ ⁸¹

El mismo periódico informaba un día antes de la sindicalización forzosa en el Estado⁸²

⁸⁰ *El Dictamen*. 13 de enero 1922.

⁸¹ *El Dictamen*. 27 de agosto de 1922.

⁸² *El Dictamen*. 26 de agosto de 1922

IV. ENTRE EL RIEL Y LOS MUELLES: LIGUISTAS, CONFEDERADOS Y PATRONOS.

"Comienza, con el trágico año de 1923, una era de agitación tremenda, de desorientación ideológica, de anarquía pura, de demagogia contumaz. Un fárrago de aspiraciones imprecisas, un bodrio de reivindicaciones abstractas y un alejamiento pleno de un programa y de un método, de una disciplina, de un control homogéneo, tales son los acontecimientos caracterizan la lucha de aquellos días..." Rafael Ortega; *Las luchas proletarias en Veracruz*

IV.1 LA ASOCIACIÓN PATRONAL

Si las organizaciones obreras estaban efectuado reestructuraciones en sus filas y las condiciones para la conformación de un sindicalismo confederado no estaba lejos, era natural que esta dinámica comprendería también a los comerciantes e industriales. En el mes de enero la Cámara de Comercio de Veracruz, recibió propuestas de reorganización entre sus agremiados para ampliar las facultades concernientes a la defensa de sus asociados, para ello citó a una asamblea general para el día 30 de enero en la Lonja Mercantil, la invitación se hizo extensiva a los comerciantes no inscritos, a la Cámara de Industriales y a la Asociación de Armadores y Navieros; la importancia de esta reunión fue la fundación de una organización que tomaría el nombre de *Asociación Patronal de Veracruz*.

Instalada en el domicilio de la Cámara de Comercio, de la calle Miguel Lerdo No. 31, la nueva asociación no agremiaba el conjunto de los comerciantes e industriales de la ciudad, sin embargo vino a representar un amplio sector que por ley impedía a la Cámara de Comercio ejercer esa atribución. Entre sus objetivos inmediatos pugnaba por la defensa institucional de sus agremiados en clara reacción por la

ofensiva sindical porteña cuyo proceso de reestructuración obligaba a unificarlos en la misma dirección a través de una organización que indiscutiblemente les proporcionaba un mayor alcance no sólo en las actividades comerciales sino también en los espacios políticos y sociales ganados a la ciudad; su aparición había sido prevista como lo expresaban los dirigentes del comercio veracruzano:

"Consecuentemente con la evolución social de los tiempos modernos en todo el mundo; de la relación entre el capital y el trabajo la labor de la Asociación Patronal de Veracruz ha sido hasta ahora, desde su fundación, de mira de defensa de sus intereses, bien sea en la forma de resistencia pasiva o devolviendo golpe por golpe cuando han sido atacados los intereses colectivos de la asociación o los particulares de algún asociado, a quien por solidaridad y según lo establecen nuestros estatutos, estamos obligados a defender o ayudar. Jamás ni en ningún caso ha sido esta Asociación la que ha tomado la iniciativa ni provocado un conflicto; ni ejecutado algo que pudiera considerarse como un acto hostil, indicio de una política de agresión o acometividad que nunca ha observado esta institución, creada con fines más nobles y justos que los que nos atribuyen nuestros enemigos...existe la necesidad ingente de continuar unidos más que nunca y no ceder en nuestros esfuerzos por conseguir la estabilidad de los garantías a que tiene derecho el comercio en todo país civilizado, sea cual fuere la evolución social por que pasen sus nacionales. Sería un grave error suponer, por la desaparición temporal de las actividades sindicalistas obreras, que todos sabemos a que obedecen este momento histórico actual, que ya no se necesite de la Patronal dentro del régimen de un Gobierno legalmente constituido, y ojalá llegue un día en que la Patronal exista sólo como corporación representativa del comercio e industrial y no como una Asociación de resistencia y combate."⁸³

Entre las filas de la Asociación Patronal se encontraba lo más heterogéneo de los hombres de negocio, "desde el más alto capitalista hasta el último expendedor de licores y abarrotos e integrada en su mayoría por elementos extranjeros."⁸⁴

Particularmente las quejas y los señalamientos recaían sobre los extranjeros, cómo no recordar a los propietarios sobre los que se levantaron las banderas rojinegras :

⁸³ AGN- OC. 723-V-5. Memorial de la Asociación Patronal de Veracruz. Primer ejercicio 1923; Marzo 5 de 1924; también en *El Dictamen*. "Informe del presidente de la Cámara de Comercio, correspondiente al bienio de 1923 a 1924." Veracruz, enero 22 de 1925.

⁸⁴ AGN- OC. 407-V-28

“el movimiento inquilinario fue también contra los extranjeros, pues Veracruz estaba en sus manos; comercios, panaderías y todo era de su propiedad. Los mexicanos tenían los comercios más pequeños, y no se podía hacer nada, porque los extranjeros controlaban el Ayuntamiento, que no permitía que se abrieran comercios que hicieran la competencia a los extranjeros, que tenían los mejores puestos y ganaban más. O sea, monopolizaban todo. Pero con la llegada del gobierno revolucionario (de Tejeda), nosotros dijimos ‘ahora es cuando’”⁸⁵

De acuerdo al censo de 1921 había en Veracruz, 9 406 extranjeros de los cuales, 4 173 eran españoles y 978 norteamericanos, pero sólo 181 españoles eran poseedores de bienes y raíces.⁸⁶

Para la presente investigación, se cuenta con un padrón de los miembros fundadores de la *Asociación Patronal de Veracruz* realizado a solicitud del Departamento del Trabajo de la Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo a tan sólo un mes de su creación; describe bajo forma de listado y sin numerar el nombre del propietario y giro comercial asignado, sin embargo presenta algunas inconsistencias que será preciso señalar pero que por su naturaleza no son graves, como los errores de repetición presentados en el giro para un mismo propietario que pueden corregirse en los casos detectados; más grave aún resulta la deficiencia proveniente al no señalar tanto la razón social ni la dirección del establecimiento que nos podría precisar una mejor información, para ello se realizaron las adecuaciones necesarias sin alterar en lo más mínimo el contenido original del padrón. Sin desestimar la información nos pueda arrojar, la importancia de esta fuente se centra en los integrantes de esa asociación cuya identificación puede realizarse a través de otras fuentes, es así como a través de estas referencias haremos un acercamiento en la personalidad de estos hombres cuya presencia no

⁸⁵ citado en : García, Mundo Octavio; *El movimiento inquilinario de Veracruz, 1922*. México, SEP, p.p. 25-26

⁸⁶ *ibid.*

sólo quedaba circunscrita al comercio, indudablemente su protagonismo los llevó a ocupar desde siempre los espacios económicos, políticos y sociales de la ciudad.

La Cámara de Comercio de Veracruz junto a la Asociación Patronal de Veracruz y la Asociación de Navieros y Armadores, simbolizaban la hegemonía económica del hombre; en una sociedad en que la población femenina superaba relativamente a la masculina y cuya presencia determinó un papel fundamental en los movimientos sociales de la ciudad y no obstante, tenía una reducida participación en la economía del puerto. De los 502 ⁸⁷ socios registrados por la Asociación Patronal, representaba menos del 2%, por ejemplo, Cristina B. Blanco y Elpidia S. de Bazán administraban respectivamente un Hotel; Juana Fernández, no especificaba el giro; Ramona Salamanca de E., es la única mujer en la Asociación que administra Abarrotes; las restantes cuatro mujeres cuya peculiaridad es la viudez, administraban lo siguiente: la Vda. de F. Terán e hijo un Bazar; la Vda. de F.S. Rodríguez, Curiosidades del país y extranjeras; María Silvia Ramírez Vda. de Riva Vargas una Farmacia y por último la Vda. de C. Blanco, Miscelánea. ⁸⁸

De los ejemplos anteriores exceptuando los casos de Cristina B. Blanco y Juana Fernández podemos señalar que la figura conyugal tenía gran importancia, debió significar, el prestigio y el abolengo de una clase formada a través de los años, ese vínculo no se terminaba con la viudez de la mujer que continuaba administrando el negocio del extinto esposo, por ello ¿realmente existía la mujer empresaria que gozaba de independencia?, la participación femenina dentro de los espacios dominados tradicionalmente por el género masculino, fue prácticamente inexistente, en tal caso si la hubo debió estar fuera de este círculo.

⁸⁷ Los cálculos son propios

⁸⁸ AGN - DEPARTAMENTO DEL TRABAJO. Caja 672. Exp. 1. Veracruz, febrero 20 de 1923.

SECRETARÍA DE ECONOMÍA
SUBSECRETARÍA DE ECONOMÍA
DIRECCIÓN GENERAL DE ECONOMÍA

Durante la demanda promovida por el señor David Mondragón contra la Sra. Margarita Tovar propietaria del molino donde prestaba sus servicios el demandante y del que fue separado, era el hermano quien representaba los intereses de la demandada⁸⁹, la figura femenina era verdad que participaba incipientemente pero lo hacía en franca desventaja, y si tal marginación pesaba en la mujer que contaba con una mejor posición económica, que decir de la mujer proletaria cuya exclusión se extendía con mayor gravedad para obtener un trabajo asalariado, en ocasiones tenía que comerciar con su cuerpo, y esto nos trae a testimonio el vínculo de explotación existente entre algunos de estos empresarios dueños de hoteles y las jugosas ganancias provenientes de la prostitución, ya que esta :

“ permitía a los propietarios hacer un negocio tranquilo, sin riesgo de ninguna clase, pues de manera abierta no existía su ejercicio. Los propietarios arrendaban sus casuchas a las mujeres públicas, a precios que llegan incluso a los \$ 150 mensuales, mientras que las habitaciones destinadas a usos habitacionales domésticos, alcanzaban las más caras, quizás cifras hasta de \$ 80 mensuales” ⁹⁰

El comercio de lenocinio producía también importantes dividendos a los dueños de las cantinas que proliferaban por la ciudad; en uno de los intentos del ayuntamiento durante 1922 para mejorar las condiciones de trabajo de las meseras, aprobó un reglamento que les prohibía embriagarse con los clientes y obligaba a los propietarios de las cantinas a pagarles un salario, a pesar de la resolución a su favor las meseras impugnaron la medida del ayuntamiento argumentando que debido a las bajas ventas en las cantinas durante esa época, los dueños se veían imposibilitados a pagarles un sueldo fijo, pues obtenían mayores ganancias como producto de las ventas de bebidas embriagantes y del ejercicio de la prostitución. ⁹¹

⁸⁹ AGEV- FOMENTO. Asuntos Laborales. Despidos. Caja 85. Exp. (95?) junio de 1922.

⁹⁰ *Op. cit* García, Mundo Octavio, p. 68

⁹¹ *ibid.* p. 28

Con un alto porcentaje, la venta de bebidas alcohólicas origina uno de los negocios más lucrativos a los propietarios de cantinas, sus ganancias se suman a las provenientes de sus otros establecimientos; por ejemplo tan sólo de los 102 casos registrados por la Asociación Patronal de Veracruz, 41 de ellos obtienen ganancias entre su cantina y abarrotería; 6 de su café y cantina; 9 entre la cantina y los billares; uno por su cantina y posada; 10 entre tienda y cantina; uno mediante panadería y cantina; 2 lo obtienen del salón cantina; y por último 41 de ellos devengan sus ganancias únicamente de la cantina.⁹²

Existía un interés particular por este tipo de establecimientos, las cantinas junto a las abarroterías abundaban por la ciudad y constataban una gran expansión, Soledad García quien estudió la vida cotidiana en el puerto durante la rebelión de la huertista, testimonia el hecho:

“..El comerciante Teodoro Camarero [miembro registrado en la Asociación Patronal] anunciaba a sus clientes y público en general que su cantina La Castellana, localizada en la calle de Vicario esquina con la avenida 5 de mayo, había sido remodelada y contaba con un amplio surtido de licores del país y extranjeros, pudiendo encontrar cervezas de todas las marcas de botella y de barril, cuyos precios fluctuaban entre 15 y 30 centavos. El comerciante Pedro Sobrino [quien no pertenece a la asociación] anunciaba por su parte que en su tienda y cantina La Guadalupana se había abierto un expendio de ‘pescado frito, en escabache y frijoles’, platillos que constituía la especialidad de la casa...En realidad, diciembre de 1923 y enero de 1924 fueron meses en que un gran número de comerciantes enfocaron su labor hacia la apertura de restaurantes y cantinas y hacia la ampliación del horario de venta de licores de ocho de la mañana a doce de la noche. Tal fue la apertura de negocios que el cabildo, en sesión del día 21 de enero de 1924, discutió las 86 solicitudes de permisos de cantinas y juegos permitidos por la ley que le fueron presentadas ”⁹³

⁹² AGN. DEPARTAMENTO DEL TRABAJO. Caja 672. Exp. 1. Veracruz, febrero 20 de 1923

⁹³ García Morales, Soledad; *“Cotidianidad, cultura y diversión durante la ocupación de la huertista del puerto de Veracruz”* en: Actores sociales en un proceso de transformación: Veracruz en los años veinte. México. Universidad Veracruzana, 1996, p.p 119-120

Para completar el círculo de distribución y consumo desde las cantinas hasta la producción a gran escala, se registra entre los asociados además cinco fábricas dedicadas a la producción de Licores, la Cervecería de Orizaba, S.A. y la Hacienda el Potrero que producía a su vez Azúcar y Alcohol.

El propio jefe de operaciones militares, general Guadalupe Sánchez, tenía fuertes intereses en una de las cervecerías más grandes del Estado.⁹⁴

Es tan importante la obtención de impuestos por concepto en la venta de bebidas que durante la rebelión de la huertista, se elaboró un decreto que decía:

"artículo 2º. Se suspenden los efectos de ley que creó el impuesto en forma de derrama sobre pulques, alcoholes, aguardientes, mezcales, vinos, cerveza; pulques tlachiques y sus similares, causarán un impuesto que se recaudará en la forma, términos en la ley de 6 de enero de 1919, con sus reformas y disposiciones complementarias".⁹⁵

No podemos precisar el conjunto de los establecimientos dispersos fuera de esta agrupación, a no ser por otro tipo de referencias, sin embargo, es claro que eran muy redituables para obtener sin mayor esfuerzo buenas ganancias, además de que señala uno de los gravosos lastres de la sociedad e imposibles de erradicar.

Otro de las negocios con mayor presencia en la ciudad fueron los dedicados a la venta de abarrotes; de los casos registrados por el padrón existían según este, 19 abarroterías; 28 almacenes y 8 tiendas, todas ellas de abarrotes a los que se suman los 41 casos descritos anteriormente de cantinas y abarrotes; de manera similar a los propietarios de cantinas, alternan sus ganancias en infinidad de sociedades mercantiles que van desde agentes aduanales, comisionistas; ganado; panaderías; etc., en conjunto tenía la asociación aproximadamente 103 de estos establecimientos inscritos, sin mencionar las 21 tiendas dedicados a otro tipo de

⁹⁴ *op. Cit.* Romana Falcón, Soledad García; p. 147

⁹⁵ AGN. OC. 101-R2-A-23. Adolfo de la Huerta, Decreto, enero 3 de 1924.

abastecimiento como hueverías, carnicerías, misceláneas, etc.; en general puede decirse que los giros comerciales de este ramo superaba a cualquier otro existente en la ciudad. El poder que les confinaba era la especulación de los artículos de primera necesidad durante la paralización del tráfico mercantil en las huelgas portuarias.

Propietarios exitosos cuyos productos se conocían y distribuían en toda la República como los elaborados por la Compañía Molinera Veracruzana (Veracruz Milling Co.) fabricante de la famosa harina marca "Beti-Ona" que era anunciada por las publicaciones de la época como "la harina Suprema para la elaboración de pan, pasteles, fideos etc.", contaba entre su personal con 40 operarios en los molinos, 4 empleados de oficina y un Agente viajero. ⁹⁶ O la no menos famosa fábrica de aguas gaseosas "El Aguila" de los señores S. Vargas y Cía. Cuyos productos, las aguas gaseosas y refrescos entre ellos la afamada "Zaraza", prosiguiendo con la publicidad era " sin duda el mejor refresco que se puede tomar, siendo a su vez sabroso y saludable" elaborados con maquinaria moderna, con un personal de doce empleados dedicados a la manufactura y embotellamiento de los mismos. ⁹⁷

Empresarios como los señores Ruiz Maza Hnos ⁹⁸, dueños de la talabartería "La Palestina", o los señores F. Chavez e hijo Sucr. Dedicados a la "construcción de toda clase de obras y monumentos " desde 1897; o bien a la venta de maderas preciosas del Señor Ricardo Pérez.

La vida económica de la ciudad si bien se daba entre los muelles, era sobre la Avenida Independencia en donde los establecimientos comerciales mostraban en

⁹⁶ *El libro Azul; Estado de Veracruz, México; Compañía Editorial Panamericana, S.A., 1923. P. 86.*

⁹⁷ *Ibid.* P. 88

⁹⁸ En una carta dirigida al gobernador Tejeda, el quejoso se refiere en los siguientes términos sobre este y otro personaje "Señores Revuelta y Ruiz Maza y Cía. poderosas casas traficantes en ganados... con el que el Sr. Presidente municipal tiene sus contactos". A. A. T. Vol. III primera parte. Pedro M. González a A. Tejeda.

sus aparadores los más novedosos artículos extranjeros, lugar donde la moda ordenaba sus mejores diseños en los principales almacenes de ropa y telas, como la tienda de Natalio Ulibarri :

"La Galatea, fundada por el inmigrante asturiano Saturnino Ulibarri en 1878, fue desde sus primeros años, uno de los establecimientos de ropa más conocidos de la ciudad. Gracias al arribo regular de remesas de Europa y Estados Unidos, podía surtir permanentemente de novedades a su elegante clientela , la cual acudía para adquirir pantalones *Palm Beach*, vestidos *Georgette* o "Velo de París". A fines de la segunda década provocó una gran revolución en la moda femenina, al lanzar el corsé *Galatea* en sus diferentes modelos, el cual "liberó" la cintura de la mujer del tormento del corsé primitivo, "restituyendo la fascinación de sus bellas curvas naturales", según el anuncio que publicó *El Dictamen* en noviembre de 1917. " ⁹⁹

Como el puerto más antiguo e importante del país y con una gran tradición en las labores del tráfico mercantil de ultramar, un grupo que contrastaba a sus correligionarios en número no así en importancia y prestigio, eran los negociantes dedicados a las labores propias que la infraestructura de servicios portuarios demandaba para las importaciones y exportaciones, para el manejo, transportación y todo aquello relacionado con el tráfico mercantil, algunos de sus miembros formaban parte de la cúpula empresarial veracruzana, poseedores de la más alta representatividad de la fuerza económica, son los pudientes "grandes capitalistas", banqueros, agentes aduanales, corredores marítimos, consignatarios, agentes de vapores, comisionistas y representantes de casas comerciales, nacionales y extranjeros. Comerciantes que también tienen en su haber numerosos establecimientos, pero a diferencia de los demás son hombres "honorables", "distinguidos" y "cultos" :

⁹⁹ García Díaz, Bernardo; *Puerto de Veracruz, Veracruz : imágenes de su historia*; Xalapa: Archivo General del Estado de Veracruz, 1992, p. 264

“Los señores Roji, se han establecido en Veracruz con una importante casa de comisiones y representaciones. Sus ventas las hacen al por mayor y menor, dedicándose a la venta de la sin rival Cerveza *Moctezuma* tan preferentemente elaborada que es tan solicitada por los consumidores de buen gusto; los cigarros de la fábrica *El Buen Tono* S.A. que se han hecho del consumo general en el país por la excelencia de sus tabacos; la fábrica de Cerillos *La Antorcha*; fósforos tan conocidos por su material de primera clase; los cognacs y vinos de las mejores marcas extranjeras. Cuenta con personal de 50 empleados y tienen otra casa en Soledad en donde se dedican a expender materiales para la construcción, el que es atendido por más de 100 operarios. El señor Vicente Roji hombre emprendedor y activo es el Gerente de dicha negociación y sus hijos Vicente y Ernesto trabajan al lado de su padre. Son los propietarios de varios terrenos dentro de la población. Hablan inglés, español y francés... El señor Ramón Fernández es una persona distinguida ; por su honorabilidad es representante de varias casas siendo además comisionista y consignatarios y agente aduanal... Los distinguidos Sres. F. Varela y Hno. Son comerciantes y comisionistas, así como consignatarios de Buques. Siendo de los principales comerciantes y dado su honorabilidad y buena cultura, son agentes comerciales en la República de la *Societe Generale di Navegazione*, Génova... Los señores Hernández y Morón Sucr. Son unas personas muy distinguidas en Veracruz. Son agentes de varias casas comerciales, entre ellas la *Cía Victor*, fonógrafos, victrolas y Discos; *The Draper Maynard Co.*, que vende toda clase de artículos deportivos y otras muchas más..”¹⁰⁰

Por otro lado existían las llamadas “corredurías”, establecimientos dedicados a certificar el estado en que llegaban las mercancías a bordo de los buques a través de la inspección que realizaban los “checadores”, gremio pertenecientes a la Liga de Trabajadores de la Zona Marítima para posteriormente dar aviso a los signatarios de las irregularidades encontradas, uno de estos propietarios era el señor Francisco de P. Berau, sucesor que controlaba los trabajos de numerosa compañías como la Compañía Trasatlántica Española (matriz Barcelona); la Ward Line (matriz New York); la Compañía Generale Trasatlantique Francesa (matriz Havre), Hamburgo América Line (matriz Hamburg); Ocean Line (matriz en Flensburg); líneas Hugo Otines (matriz Hamburg); Muson Line (matriz Nueva York); Holland América Line

¹⁰⁰ *op.cit. El Libro azul*; p.p 86-90

(matriz Rotterdam); Mexican Fruit Co. (matriz Nueva Orleans); la Veloce, (matriz Génova) y la Compañía de Navegación a Vapores (matriz Génova).¹⁰¹

Su poderosa influencia les permitía una activa participación en los asuntos de interés público, desde el arbitraje en los conflictos obrero patronales, como tal fue el caso de Andrés Gómez Oreján comerciante en maderas y mediador en el conflicto entre la Compañía de Luz y Fuerza y la Liga de electricistas en agosto de 1920. En las actividades políticas como los comicios efectuados en noviembre de 1921, entre Natalio Ulibarri, dueño de la tienda de ropa "La Galatea" frente a su adversario político y líder obrero Rafael García, o como Guillermo Q. Carvallo, impresor, antiguo presidente del Partido Obrero en 1917, portavoz durante la recepción hecha a Obregón a su paso por el puerto en septiembre de 1923; o bien en los sucesos políticos de gran trascendencia, como los efectuados por J. H. Drake, Ramón Jiménez y Luis Díaz emisarios del triunvirato comercial ante las autoridades instaladas por los dela huertistas durante diciembre de 1923.

Extranjeros en su mayoría son poseedores también de magnificas instalaciones de sus centros de recreación social :

"..Los extranjeros acomodados, al igual que la sociedad local bien establecida, tenían como lugares de encuentro el Casino Español y la Lonja mercantil. Esta última se alojaba en un elegante edificio de dos plantas, en la calle de independencia. En la parte baja tenía un magnifico restaurante y café donde se servían suculentas cenas y vinos importados. Contaba además con un salón de mesas pequeñas y cómodos asientos, destinada a la sala de lectura de periódicos, tanto nacionales como extranjeros. En la parte superior se distribuían los salones de baile, de lectura, de juegos de ajedrez y un amplio comedor. Los pisos de estos compartimentos eran de maderas preciosas y el salón de recepciones lucía vistosas arañas de cristal de roca para iluminar las noches de gala." ¹⁰²

¹⁰¹ AGN-OC. Caja 830. Exp. 1. "se informa del estado que guardan las dificultades existentes entre las agrupaciones obreras del Puerto de Veracruz". Inspector A. Labastida al jefe del Departamento del Trabajo. Veracruz 7 de julio de 1924.

¹⁰² *Op. Cit.* García Díaz, Bernardo; p. 116.

Tal es el poderío que tendrán que desafiar un sindicalismo convulsionado por conflictos intergremiales en su camino hacia una mejor reorganización de alcance regional y confederado.



IV.2 TEJEDA Y LAS MASAS POPULARES, LOS OBREROS

Adalberto Tejeda pertenecía a la generación de gobernantes reformistas de la franja costera del Golfo durante los años veinte, como el gobernador tabasqueño Garrido Canabal, Carrillo Puerto en Yucatán, Portes Gil en Tamaulipas, etc.

Las bases sobre las que edificó su gobierno fue de compenetración entre las bases populares de obreros y campesinos, aunque se conoce más su interés por los segundos; de los primeros no hubo que trabajar mucho pues el terreno ideológico ya había sido preparado por aquellos “extranjeros sediciosos” que hacían del puerto su lugar de paso o si corrían con suerte de residencia, un terreno fértil sobre una masa de obreros industrializados que bien conocían su propia capacidad de organización.

Tejeda desde que inició su gobierno buscó en los actos de su gobierno ganarse una credibilidad ante los obreros como el anunciado anteproyecto de ley sobre la participación de utilidades:

“la ley tejedista señalaba con detalle la manera de determinar las utilidades de cada empresa, teniendo cuidado en considerar una cantidad para amortizar el capital invertido. En caso de resistencia o evasión por parte de los patrones, se recurriría al embargo de los bienes inmuebles y de capital líquido con que contara la empresa, sin poder admitir el recurso de amparo para detener tales procedimientos” ¹⁰³

La versión original del anteproyecto contemplaba la participación de los obreros en las utilidades de la empresa hasta en un 50% y sería retroactiva al 5 de febrero de 1917. Como era de esperarse esta suscitó un total rechazo entre comerciantes e industriales y divergencias entre los legisladores, numerosos amparos se hacían llegar diariamente a los juzgados :

¹⁰³ *Op cit.* Romana Falcón, Soledad García p. 135

"Tan pronto como fue publicada la Ley sobre participación de utilidades, se interpusieron varios recursos de la misma naturaleza que el que hoy hacemos valer, a causa de la desagradabilísima impresión recibida de modo unánime por lo que se sintieron muy justamente lastimados en sus derechos e intereses con esa Ley, la más disparatada que se haya dictado en el Territorio Veracruzano desde hace muchos años. No obstante el marcadísimo descontento producido por esa Ley, se quiere llevar adelante sus preceptos y ya procede el ciudadano Presidente Municipal a cumplir las órdenes que se han recibido de la Junta Central de Conciliación y Arbitraje, para que se instale en este Municipio la Comisión Especial que deberá escudriñar lo que hasta hoy había sido un sagrado secreto, de legítima pertenencia para el comerciante, cual es el detalle de su contabilidad, dándose el primer paso para despojarnos más tardamente de lo que es nuestra Justicia y el Derecho y entregarlo a las desorganizadas turbas obrerófilas. No podemos permanecer inactivos ante la amenaza que tenemos ya sumamente cerca, y es el recurso de amparo nuestra única protección en los momentos actuales por más que las autoridades se pongan irritadas ante los innumerables recursos de esta índole que casi a diario se interponen, no porque se abuse de la noble garantía consignada en la Ley fundamental de la República sino porque parece que hay el deliberado propósito de cambiar a outrance el orden social en este país, sin miramientos si sobre lo nuevo será bueno o malo, y dejándose impulsar únicamente por la fiebre de hacer todo lo contrario a lo que se ejecutó en tiempos pretéritos." ¹⁰⁴

Tejeda tuvo que flexibilizar la controvertida ley por la presión política inclusive del ejecutivo, estableciendo finalmente que dicha participación sería no mayor al 10%¹⁰⁵

Pese al duro revés legislativo, el acto en sí constituía un acercamiento de Tejeda con la clase laboral.

Otro ejemplo de su intervención durante los conflictos se dio entre los pescadores de Alvarado y la compañía Lara y Vives, industria empacadora dedicada a la

¹⁰⁴ AGEV. Junta De Conciliación y Arbitraje. Caja 12 Exp. 19. Memorial para el juez numerario de distrito, por Alfredo Palazuelos, Gonzalo R. Berea, Manuel Méndez Carpizo, Dionisio Loustau, Brousset y Cía. y como Agentes de la Compagnie Générale Trasatlantique, Antonio Donadieu en representación de los señores Signoret Allegre y Cía., Pedro Palazuelos, Domingo Navarro, como apoderado de Valdés Hnos. Sucr., Bernardo Valdés jr. en representación de A. Valdés y Cía S. en C. Ramón Fernández, José González Valdés en nombre de R. Sierra Hno. Sucr. Francisco Morón y Manuel Hernández Castillo, los cuatro primeros agentes aduanales y los demás comerciantes.

¹⁰⁵ *Op. Cit.* Falcón Romana.

comercialización de los productos pesqueros del lugar. En abril de 1922 los pescadores de Alvarado lograron constituirse en un sindicato; en el estado de Veracruz la legislación en el trabajo establece que el consentimiento sindical se instituye en común acuerdo por las partes firmantes.

Los pescadores tras una huelga iniciada por su reconocimiento sindical, la compañía no sólo los desconoció si no que mandó a traer pescadores no sindicalizados de otras regiones, contraviniendo lo dispuesto por el artículo 162 de la ley del trabajo del estado que prohibía la contratación de personal durante el tiempo que duraba un conflicto; Tejeda concilió entre las partes con aparente imparcialidad pero pronto encontró en los pescadores una razón justa a su petición, sin esperarlo un juez federal de distrito concedió un amparo a favor de la empresa contraviniendo lo establecido por la legislación laboral veracruzana. Tejeda apeló la sentencia ante Obregón pero este resolvió que se trataba de un problema local, el litigio aumentó de tono y parecía una causa perdida para Tejeda; pero la persistencia del gobernador fue más allá al señalar violaciones ya no sólo de las leyes locales sino también de los preceptos básicos constitucionales establecidos en el artículo 123, el conflicto tuvo un cambio de dirección al lograr que Obregón girara órdenes a la Secretaría de Industria y Comercio para enviar un inspector de trabajo que estudiara el conflicto. ¹⁰⁶

Numerosos son los casos en los que Tejeda tuvo una intervención directa a favor de los trabajadores, en 1923 también fue aprobada la Ley de Enfermedades Profesionales. En ese mismo año en que Obregón hiciera la visita por el puerto y que a Tejeda le valiera un ataque iracundo por parte de la prensa local, aprovechando el mensaje presidencial, esta se refería contra el gobernador

¹⁰⁶ Ruiz, Ramón Eduardo; *La Revolución mexicana y el movimiento obrero. 1911-1923.*, México, Era, 1984. P.p. 127-128

veracruzano en términos de gobernabilidad sendas diferencias como eran vistas las acciones de gobierno entre estos gobernadores reformistas cuando la prensa vertía sobre ellos un ataque editorial:

" Carrillo Puerto es odioso y sus sistemas inmorales; pero no podemos negar que 'gobierna'. Carrillo Puerto no es un 'Gobernador constitucional', pero si es un 'dictador' ; Carrillo Puerto, en fin se ha colocado fuera de la ley vigente en la república pero ha sabido adoptar otra ley y la hace cumplir. Prueba de ello que decimos es que en Yucatán sólo dos huelgas se han registrado en los últimos tiempos, y en Veracruz vive en perpetuo, en perenne estado de huelga ¿por qué? Porque mientras Carrillo Puerto, después de aniquilar a los capitalistas, organiza y dirige a los trabajadores. Tejeda hostiliza a los empresarios y DIVIDE A LOS OBREROS, introduciendo la discordia entre los mismos elementos sindicalistas a quienes pretende favorecer. El paralelo supone de relieve una circunstancia notabilísima: que el Gobernador de Yucatán es un bolshevista inteligente y el de Veracruz es un bolshevista desprovisto de sentido político, de sentido ético y sentido común..." ¹⁰⁷

¹⁰⁷ AGN.- OC. 407-V28Anexo I legajo 4

IV.3. LA ANTESALA DE LA REBELIÓN DE LA HUERTISTA

Durante el mes de agosto, la Sociedad de Calafates y Carpinteros Navales del Puerto de Veracruz por medio de su presidente Rafael García Pérez invitaron al presidente Alvaro Obregón y al gobernador de extracción obrera por Distrito Federal Celestino Gasca, antiguo obrero zapatero y ex oficial de un batallón rojo ¹⁰⁸, para que asistieran a la inauguración de lo que sería el primer varadero y talleres de construcciones navales que se construía en el Golfo de México ¹⁰⁹; la visita formal de los representantes de la Liga de Trabajadores de la Zona Marítima se realizó el día 24, una semana previa a que el presidente rindiera ante el Congreso de la Unión el informe anual de gobierno.

Obregón emprendía su viaje un día después de su cita en el Congreso y aún con la resonancia de las palabras de Prieto Laurens durante el informe, ahí, el líder del partido mayoritario en el congreso atacó violentamente la preferencia presidencial a favor del Secretario de Gobernación.

La tensión electoral del momento agitaba la atmósfera política del país para dar acomodo a las camarillas políticas por la sucesión presidencial.

Cuando de la Huerta escribía a propósito de aquel viaje parecía no existir indicios de un rompimiento cercano, sin embargo dejaba entrever los difíciles momentos que aguardarían al presidente, las preocupaciones vaticinadas por de la Huerta deberían de esperar por el momento hasta el mes de diciembre :

“Enterado tuyo ayer de que prolongárase tu viaje por región de la huasteca. Deseo que realmente sea descanso que bien necesitas tanto por la labor intensa que has desarrollado como por las preocupaciones que te esperan en el futuro. Procura detenerte tres o cuatro días en las afueras de cada población para que tengas realmente un descanso efectivo. Si hay alguna novedad te la

¹⁰⁸ Carr, Barry; El movimiento obrero y la política en México, 1910-1929. México, Setseptentas; p. 180

¹⁰⁹ AGN-OC. 104-V-II. México, 6 de Agosto de 1923

comunicaré inmediatamente, por ese lado puedes estar tranquilo sólo los políticos que inundan atmósfera de comentarios sin tocar puntos que tengan importancia para el país. Tu actitud es muy aplaudida entre propios y extraños pues son comentarios elogiosísimos por tu espíritu democrático y tendencias siempre justicieras. Cariñosamente saludote. Adolfo de la Huerta.”¹¹⁰

El distanciamiento político entre el presidente y el ministro de Hacienda comenzó a deteriorarse a la renuncia de la Secretaría a su cargo durante los próximos meses.

Entre los propósitos presidenciales del viaje, Obregón iba a atender la invitación de los obreros calafates y carpinteros navales hecha en el mes de agosto para inaugurar sus talleres en el puerto, para posteriormente dirigirse por la región petrolera del Estado; sin embargo cuando la noticia fue conocida entre los prominentes miembros de la colonia española, propietarios y miembros de la alta sociedad, estos le ofrecieron un recibimiento especial, ahí, el responsable del mensaje de bienvenida fue encomendado nada menos que a uno de los integrantes de la Asociación Patronal, Guillermo Q. Carvallo; Obregón correspondió de la misma forma con un discurso ante la selecta audiencia de la cual también formaba parte Guadalupe Sánchez. El mensaje presidencial en el edificio de faros fue interpretado como una severa crítica contra el gobernador del Estado quien por cierto no había asistido al recibimiento por que aparentemente se enteró del viaje tardíamente, y fue acogido con beneplácito por los asistentes anti Tejedistas y que veían en él un gobernador falto de concordia:

“Es lamentable decir que su gobernante no ha trabajado con conciencia, que no ha cumplido con sus deberes, ya que ha permitido que se reproduzcan gérmenes de la discordia, que todo gobernante debe evitar a toda costa”¹¹¹

¹¹⁰ AGN-OC. 104-V-II. De la Huerta a Obregón. México, 4 de septiembre de 1923.

¹¹¹ Falcón Romana, Soledad García; *La semilla en el surco. Adalberto Tejeda y el radicalismo en Veracruz. 1883-1960*, México, El Colegio de México - Gobierno del Estado de Veracruz, 1986., P. 125.

La connotación de las declaraciones hechas y reproducidas por la prensa de la que hicieron goce los enemigos políticos tejedistas, no se hicieron esperar:

" El club político ' Ley y justicia ' felicítalo por declaraciones usted hechas en Veracruz, ayer según Dictamen. Ya esperaba pueblo veracruzano se percatase usted situación prevaleciente estado. Confiamos en justicia por su actitud honrada." ¹¹²

Obregón dirigió un telegrama para la prensa local aseverando que sus comentarios habían sido desvirtuado tendenciosamente. Por su parte numerosas adhesiones tejedistas hacían lo propio en su defensa :

"Honorable Ayuntamiento esta villa lamenta sinceramente que maquinaciones Partido Cooperativista que llevó audacia hasta aprovechar mensaje presidencial para prorrumpir en desahogo contra gobierno de Veracruz, maquinaciones secundadas por reacción Veracruz que batió palmas cuando nuestro suelo fue hollado por invasor americano, hayan influido poderosamente ánimo usted hasta hacerlo lastimar en público honor Gobernador Veracruz que no tiene más delito que no servir instrumento capital organizado para que continuase inhumana explotación proletariado. Opinión explotadores con Carvallo a la cabeza que lo mismo loa a usted que a Carranza, Dehesa, Porfirio Díaz y hasta invasor, no de opinión pueblo veracruzano, representando en su mayoría por genuinos elementos productivos que protestan adhesión al Gobernador Tejeda".¹¹³

El hervidero político cimbraba la escena política, los ataques del Partido Cooperativista se intensificaron durante los últimos meses del año alcanzando la cima al iniciarse la llamada "rebelión sin cabeza", el disgusto de los líderes del Partido Nacional Cooperativista provenía desde las elecciones para la gobernatura de San Luis Potosí efectuadas en agosto, proceso en que el presidente de ese Partido Jorge Prieto Laurens contendió contra el candidato del Partido Nacional Agrario Aurelio Manrique, los resultados fueron muy controvertidos declarándose ambos vencedores y como ninguno estaba dispuesto a ceder en su posición, cada

¹¹² AGN. OC. 104-V-11. Esteban Aguilar a Obregón; Córdoba, Veracruz, septiembre 3 de 1923.

¹¹³ AGN-OC. 407-V-28. Anexo 1. Legajo 4. Telegrama del Ayuntamiento de Nogales, Veracruz a Obregón. Septiembre 5 de 1923.

uno estableció su propio gobierno, para el ejecutivo federal la situación era inadmisibles y no estaba dispuesto a permitir la ingobernabilidad en el lugar e intervino el 18 de septiembre decretando la desaparición de poderes; al sentirse agraviado, la dirigencia del Partido Cooperativista rompió relaciones con el gobierno de Obregón, la decisión federal había sido un duro golpe para el dominante Partido Cooperativista. ¹¹⁴

Casi para finalizar el mes, De la Huerta renunciaba a la cartera de Hacienda y dos días después el 26 de septiembre Alberto Pani dejaba la Secretaría de Industria y Comercio para asumir el cargo dejado por su antecesor .

A mediados de octubre De la Huerta aceptó por fin la candidatura a la presidencia de la República por el Partido Nacional Cooperativista al momento que se ceñía la denuncia que hiciera de éste Alberto Pani por aparentes malos manejos dejados por su antecesor a su paso por la Secretaría.

A partir de entonces el País se encontraba en la antesala de una revuelta militar, las adhesiones de los opositores políticos a Obregón comenzaron a definirse en varios puntos de la República. El movimiento obrero no iba a mantenerse al margen de los acontecimientos, su grado de participación no siempre fue el mismo, quedaban por definirse conflictos venidos en los años anteriores y convergieron al momento en que se dio la misma, tomando un nuevo giro.

Obregón llevaba desde noviembre una prolongada estadía en el Fuerte de Celaya, convertido para entonces en una fortaleza inaccesible y bajo fuertes rumores del retiro presidencial por la delicada salud del mandatario, el corresponsal constataba una fuerte presencia "callista" entre sus huéspedes y a la espera de "grandes sucesos nacionales", tal era la situación inquietante que prevalecía en el lugar:

¹¹⁴ *Op. Cit.* Carr, Barry, p. 197

"Un ambiente de 'Callismo' rodea al primer magistrado cuya salud según se dice; es mala y ello justifica su alejamiento de México...Estamos en vísperas de grandes sucesos nacionales. Esto se preguntaba en el 'Fuerte', y nosotros repetimos la pregunta sin poder decir cuales serán estos sucesos" ¹¹⁵

En agosto del mismo año, como si fuera evocación de la huelga general de 1920, inició la lucha de los trabajadores electricistas en contra de la Compañía de Luz y Fuerza de Veracruz, la organización anarcosindicalista Federación Local de Trabajadores de Veracruz se adherió al conflicto, y aunque lograron paralizar parcialmente el abasto de energía eléctrica, como también algunos otros flujos mercantiles, sin la participación activa de la LTZM, era difícil llevar a una total paralización del tráfico, ya que esta se hallaba sumida en pugnas con la Confederación de Sociedades Ferrocarrileras. ¹¹⁶

Estas añejas rivalidades se remontaban hacia 1922, no sólo convergieron y sobrevivieron a la crisis política de 1923, si no que lograron una permanencia más allá de 1925, por el control del personal entre los muelles y los ferrocarriles.

ESTIBADORES Y ALIJADORES

A finales de febrero de 1922, se llevaron a cabo elecciones para la conformación de una nueva mesa directiva de ese sindicato, esta acción significaba la destitución de 22 capataces que llevaban laborando entre 30 y 40 años, pero significaba además que ya no se practicaría una distinción en la distribución del trabajo,

¹¹⁵ *El Dictamen*. "Lo que un periodista vio en el 'Fuerte' y lo difícil de hablar al Presidente". Noviembre 17 de 1923.

¹¹⁶ Véanse los trabajos de Jean Norvell, Elizabeth; "Los ciudadanos sindicalistas: la Federación Local de Trabajadores del Puerto de Veracruz. 1919-1923", y también Landa Ortega, María Rosa; "La huelga general de 1923: Una experiencia anarco-sindicalista en el puerto de Veracruz en : Actores Sociales en un proceso de transformación: Veracruz en los años veinte". VERACRUZ; Universidad Veracruzana, 1996.

desapareciendo con ello el viejo sistema de categorías regidos hasta ese momento, bajo ese esquema inequitativo un capataz, el de mayor jerarquía podía ganar el doble de salario que un estibador o bien cuadruplicar los ingresos del aguador ¹¹⁷ , obrero destinado a surtir del vital líquido dentro de las bodegas de los barcos. Se buscaba con ello desaparecer esa injusta práctica, buscando así evolucionar hacia una nueva forma de trabajo, tales medidas no sólo fueron rechazadas por los capataces afectados, sino que expulsados de esa agrupación se fueron a formar otra nueva bajo el nombre de Unión de Alijadores del Puerto de Veracruz, a la cabeza del destituido Lauro Calderón, ex presidente de la Unión de estibadores apenas un año atrás. El reconocimiento casi vino de manera inmediata por parte de la Asociación de Armadores y Navieros quien veía una buena oportunidad para desconocer los contratos hechos con los estibadores, debilitarlos y librarse así de los continuos paros y huelgas efectuados por ese sindicato.

Al concretizar la firma de un nuevo contrato con el sindicato de Alijadores el 9 de marzo, vino en detrimento de la más antigua organización marítima:

"... casi ningunos de los trabajos que se hacen en el Puerto, tiene la retribución de la labor de cargar y descargar las embarcaciones grandes o chicas, se paga \$7.50 por turno de 8 horas y \$15.00 por doblar el turno. Los hombres que se consideran fuertes, y que están dedicados a oficios o a otra producción, cuyos trabajos son comparativamente más delicados pero infinitamente más mal pagados que el del estibador; claro es que hay un gran deseo de ir a engrosar las filas de estos trabajadores, ya que el salario es medio de vida mejor. Por esto es que la Unión de Alijadores encontró mercado plenamente abierto para constituir en un momento toda la cantidad de hombres que le hizo falta para contrarrestar la fuerza de la vieja agrupación, que desde hace años vivía de estas labores en nuestro muelle máximo"¹¹⁸

¹¹⁷ AGN. Departamento del Trabajo. Caja 450. Exp. 2. Un capataz ganaba en promedio \$15 por turno de 8 horas y hasta \$30 si doblaba turno, mientras que un segundo capataz ganaba \$11.25, en turno ordinario, un cabo de bodega \$ 9.38, el estibador \$7.50 por el mismo turno y finalmente \$3.75 para el aguador.

¹¹⁸ AGN. Departamento del Trabajo. Caja 830. Exp. 1. A. Labastida al jefe del Departamento del Trabajo julio 7 de 1924

El reclutamiento de personal no profesional para labores de estiba entre individuos provenientes de disímiles oficios, representaba un grave peligro para los viejos estibadores, por que un importante ejército de reserva estaba presente y a la espera de un trabajo afuera de los muelles, ello explica en parte por qué estos sindicatos mantenían una restricción en la admisión de nuevos miembros dentro de sus filas, con excepción del año de 1921 en que aumentó significativamente el número de sus afiliados, pero tales circunstancias fueron motivadas por necesidades propias de ese sindicato, al momento en que se realizan importantes congresos obreros y al tiempo que los estibadores son conscientes de su alcance y capacidad de negociación en las huelgas.

UNIÓN DE FERROCARRILEROS DEL PUERTO

En la Compañía Terminal como empresa concesionaria del ferrocarril, laboraban tanto miembros de la Confederación como personal adherido a la Liga, estando los primeros en los mejores escalafones por tratarse de una organización auténticamente ferrocarrilera en comparación de sus correligionarios de la Liga ubicados en los puestos inferiores, esta posición privilegiada fue utilizada por los directivos confederados para atraerse del personal adherido a la Liga mediante ofrecimientos de mejoras económicas como de otras propuestas, esas medidas tuvieron un relativo éxito porque un importante número del personal renunció a la Liga y se adhirió a la Confederación. La Unión tratando de hacer válida la cláusula del contrato de trabajo donde estipulaba la contratación de personal adherente únicamente a la Liga, el conflicto continuó sin ningún avance, ni aún con la firma de dos convenios, el primero hecho el 24 de noviembre de 1922 y el segundo a través de un laudo presidencial firmado el 27 de abril de 1923 que proponía la

votación libre entre los miembros de la Unión para señalar a quien se unirían, si a los Confederados o continuarían perteneciendo a la Liga.

CARRETILLEROS

Constituida en su origen como una sola agrupación, la Unión de Trabajadores de la Compañía Terminal, efectuó en abril de 1923 elecciones ordinarias para el nombramiento de capataces. A raíz de la huelga del mes de octubre del mismo año de los obreros de Unión de ferrocarrileros, por solidaridad moral se unieron en contra de la Compañía Terminal; bajo estas circunstancias la Confederación mediante una serie de maniobras con la gerencia de la Cía Terminal encabezada por el Señor Wise, firmaron un nuevo contrato desconociendo lo pactado en febrero de 1922, logrando con ello la división de la antigua Unión en dos agrupaciones bajo un mismo nombre, uno perteneciente a la Confederación de la que pasaron a formar parte la mayoría de los agremiados y la otra perteneciente a la Liga debilitada y en minoría.

Estos fueron los conflictos que permanecieron con pocos cambios hasta la firma del pacto celebrado en Celaya; para Obregón era apremiante solucionar las viejas rencillas, ello explica la aceptación de una comitiva obrera formado por representantes de la Liga y de la Confederación en vísperas de la Rebelión de la Huertista, en un lugar en el que se suponía era difícil entrevistarse con el presidente.

Obregón sospechaba desde el mes de abril de una posible rebelión, y es posible que no le agradara la idea de tener en el puerto veracruzano un foco de agitación demasiado peligroso, de hecho ya había realizado cambios entre los militares,

menguando la influencia del jefe de operaciones militares de Veracruz, el general Guadalupe Sánchez. En Celaya cuando Obregón recibió a la comitiva de liguistas y confederados, éste expresó a los obreros los límites de su tolerancia :

“...al recibir a los delegados de la Liga les expresó que ya estaba cansado de tratar cuestiones de Veracruz y que no quería saber más de ese puerto, expresándoles textualmente, que lo que sucedía en Veracruz era para el primer magistrado una pócima amarga que ya no estaba dispuesto a apurar”¹¹⁹

Mientras tanto en Veracruz, las presiones no solo provenían de los trabajadores, sino también de los comerciantes, las Cámaras de toda la República comenzaba a presionar amenazando con cerrar durante 24 horas en vía de protesta por la situación imperante en el puerto ¹²⁰

A mediados del mes Confederados y Liguistas habían llegado aparentemente a un arreglo. La firma de un acuerdo se llevaría a cabo para el día 16 en el fuerte de Celaya.

¹¹⁹ *El Dictamen*. Veracruz, noviembre 19 de 1923.

¹²⁰ *El Dictamen* noviembre 10 de 1923.

IV.3.1 EL CONVENIO DE CELAYA

Con una revuelta muy próxima el Convenio de Celaya se firmó ante el presidente el 16 de noviembre tras una larga serie de negociaciones entre las comisiones de la Liga de Trabajadores de la Zona Marítima y la Confederación de Sociedades Gremiales de la República Mexicana y en el trasfondo de una pugna partidista por la silla presidencial. Firmadas sobre 14 artículos que aparentemente constituían el arreglo definitivo de las diversa organizaciones gremiales en conflicto; las más relevantes para las dos agrupaciones pertenecientes a la Unión de Trabajadores de la Compañía Terminal las convenía a que se fusionaran, creando una comité mixto con igual número de miembros que sustituyese a las dos directivas por un lapso de sesenta días mientras se convocaran a nuevas elecciones, se establecía además dejar en libertad a los miembros de la Unión de Trabajadores de la Compañía Terminal para que en un término de sesenta días se unieran a conformidad con la Liga o bien a la Confederación (artículo 1º, incisos a, b y d). El artículo 8º acordaba que si en un plazo de un año existían dificultades entre la Compañía Terminal y la Unión de Trabajadores de la misma, estos no podrían efectuar huelgas, ni boicots, el caso sería estudiado por una comisión mixta, y mientras no se llegara a ningún acuerdo tanto la Confederación como la Liga se abstendrían de brindar su apoyo a la Unión si esta decidía irse sola a la lucha. Los artículos que afectaban directamente a Estibadores, Checadores y la Unión de Ferrocarrileros fueron los siguientes; el artículo 10º inciso I contemplaba la anexión del resto de los trabajadores de la Unión de Ferrocarrileros del Puerto a las filas de la Confederación toda vez que se trataba de un gremio “genuinamente ferrocarrilero”. El artículo 11º inciso II, estipulaba que los antiguos miembros separados de las filas de los estibadores hacía un año atrás serían admitidos nuevamente dentro de

su antigua organización sin perder sus derechos ni su antigüedad. Por último la Confederación proponía su total respaldo para la creación de una Confederación de Sociedades Marítimas de la República Mexicana. La firma del llamado "Convenio de Celaya" por la comisión negociadora, suscitó repudios al interior de las organizaciones integrantes de la LTZM reunidas en asamblea en el edificio de los Calafates, la resolución que acordaba no efectuar huelgas en el término de un año fue determinada como una "atadura de manos". Los estibadores por su parte rechazaron la idea de permitir el reingreso de los capataces separados de su organización hacía un año atrás, pues estos no perdonaban el hecho de que sus antiguos compañeros se fueron a formar una organización disidente; en tanto los ferrocarrileros del Puerto manifestaron que "estaban dispuestos a irse a la calle antes de aceptar el convenio"; el desapruebo fue unánime, inútiles fueron las aclaraciones que intentaron hacer los delegados firmantes del Convenio. Los representantes de los gremios acusaron a la comisión de haberse extralimitado en sus facultades al firmar un acuerdo "bochornoso" y desventajoso para ellos, pues a su parecer los Confederados habían sido quienes obtuvieron los mayores beneficios. Los trabajos se reanudaron parcialmente en la zona marítima, en tanto que la Unión de Estibadores y La Unión de Checadores no aceptaron el convenio y optaron por su separación de la Liga. La ira de los obreros que se sintieron perjudicados fue tal que hicieron huir del puerto a sus delegados en una despiadada persecución.¹²¹ La separación de los estibadores de la Liga sólo fue temporal, pesaba sobre ellos la rescisión de su contrato con las agencias navieras, necesitaban una total reorganización y aceptaron el ofrecimiento proveniente del gobierno federal por una parte y por los alijadores de Tampico para que se constituyeran en una sociedad cooperativa. Un comité pro cooperativista, integrado por organizaciones de

¹²¹ *El Dictamen*, noviembre 22 de 1923.

estibadores, alijadores y jornaleros de Puerto México, de Manzanillo, Nuevo Laredo y Tampico, además de la sociedad cooperativa de Ebanistas Mexicanos, la Sociedad Industrial de Calafates y Carpinteros navales de Veracruz, y por último una organización llamada "La mujer Industrial Mexicana", en la Ciudad de México, se entrevistó con la Unión de estivadores para la conformación de la cooperativa, finalmente el 19 de noviembre por una votación de 340 miembros se acordó la formación de la cooperativa.¹²² Obregón apoyaba la idea de formación de cooperativas, una para la zona marítima y otra para la Terminal como un medio para terminar con las viejas rencillas obreras.¹²³ Sin embargo el manejo de la carga y descarga bajo éste sistema, no iba a solucionar el conflicto toda vez en Veracruz tenía su propia particularidad.¹²⁴

El siguiente cuadro muestra las diferencias entre los estivadores veracruzanos y los alijadores de Tampico cuando funcionaban como cooperativas. El pago por los trabajos en el manejo de la carga también son señalados más abajo.

VERACRUZ	TAMPICO
Se descargan y cargan los barcos, pagándose al gremio de Alijadores (estivadores) una suma fija por tonelada.	Se descargan y cargan los barcos, pagándose jornales a los estivadores (Alijadores).
Los vapores pueden descargar tanto en el muelle fiscal como en el muelle Terminal, variando las cuotas por manejo de la carga en tierra.	Los vapores descargan exclusivamente en el muelle fiscal, con una sola cuota por manejo de carga en tierra.
Existen diversos gremios de trabajadores para la descarga y carga de buques, para el manejo de la carga entre el barco en el muelle fiscal y los galerones de la aduana y carros; para el manejo entre el barco en el muelle Terminal y los almacenes y carros	Existe un solo gremio una "cooperativa general" que atiende a la descarga y carga de los buques, el manejo de toda la carga entre barcos, almacenes y carros.

¹²² AGN.- OC. 407-V-28. Anexo 1. Legajo 4.

¹²³ *El Dictamen*, Veracruz, noviembre 22 y 27 de 1923.

¹²⁴ AGN. Departamento del Trabajo. Caja 1160 Exp. 9. La Unión de estivadores de Veracruz pretenden establecerse como "cooperativa parcial" con lo que el trabajo a bordo de los buques se agilizaría, pero las compañías de vapor se oponen a ellas, pues prefieren que se organicen como "cooperativas generales" por convenir mejor a sus intereses. Noviembre de 1926 a marzo de 1930.

Para el manejo de carga general de importación o exportación tanto en los muelles fiscales como en los muelles de la Compañía Terminal se cobraba la tonelada a \$1.60; los mil pies superficiales de madera de construcción a razón de \$3.25 mientras que por los durmientes para vías y puentes no creosotados a \$3.00; la desestiba de maíz, trigo, cebada y harina \$1.20 la tonelada; carbón mineral en coque o granel \$1.60 la tonelada; estiba de metales en barras \$1.00 por tonelada; el manejo de automóviles en los muelles fiscales o de la Compañía Terminal \$ 10.00 por pieza; por manejo de plátano únicamente por la estiba \$8.00 la tonelada y aumentaba hasta \$11.75 si se incluía la introducción hasta los muelles o los malecones. Por último el manejo de "pieza pesadas" de una a dos toneladas se cobraba a razón de \$2.50, aumentando ¢ 75 el precio por tonelada hasta alcanzar las 10 toneladas a razón de \$7.00, la maquinaria con un peso superior a las 10 toneladas se cobrarían a \$7.50. ¹²⁵

Mientras tanto en el resto de las organizaciones se realizaban las primeras tentativas para reorganizar la Liga bajo una nueva denominación.

El momento crítico de las pugnas obreras estalló el 30 de Noviembre con un choque sangriento, los estibadores atacaron en la terminal a los alijadores a balazos y tomando revancha se defendieron en la misma forma pocos días después, el encabezado del diario capitalino *El Demócrata* informaba:

"Como página arrancada de un cuento de piratería, así se escribió la efervescencia obrera la roja tragedia de sus vidas, en Veracruz" ¹²⁶

¹²⁵ AGN. DEPARTAMENTO DEL TRABAJO. Caja 830. Exp. 1

¹²⁶ *El Demócrata*. México, diciembre 1º de 1923.

IV.4 LA REBELIÓN DE LA HUERTISTA.

La rebelión de la Huertista puso a prueba todo el aparato gubernamental en el proyecto político apostado, los inconformes no era ya con el diálogo como iban a revertir lo dictado por Obregón, la presidencia era y debía ser para Plutarco Elías Calles, quienes no estaban de acuerdo simplemente no les quedaba otro camino a no ser el de la vía armada.

Los miembros del otrora poderoso Partido Nacional Cooperativista sabían que su suerte estaba echada, aún cuando no se pronunciaban abiertamente días previos al levantamiento habían señalado a la prensa:

"No sabemos dónde ni cuando se encenderá la llama. Prieto Laurens y Castillo Tapia y los otros oradores hablaron de lavar en sangre las manchas de la ignominia".¹²⁷

En la prensa, las notas periodísticas informaban del descubrimiento de armamento sin lugar de procedencia pero sí con destinatario :

"se sabe que han llegado a Boca del Monte, cien carabinas, con dotación de parque, pero se ignora quien sea el remitente y a quién estén consignadas. También se sabe que su Cámara de Comercio de esta población, está dotando de armas a los terratenientes"¹²⁸

El día 6 de diciembre el diario porteño *El Dictamen* informaba del arribo el día anterior a la ciudad del presidente del Partido Nacional Cooperativista a Jorge Prieto Laurens acompañado de Adolfo de la Huerta, al encuentro asistió el General Guadalupe Sánchez.¹²⁹

Lo que se había manejado en un principio como una visita de descanso fue revelada como una abierta rebeldía contra el gobierno federal:

¹²⁷ *El Dictamen*, Veracruz, noviembre 22 de 1923.

¹²⁸ *El Demócrata*, noviembre 27 de 1923.

¹²⁹ *El Dictamen*. Veracruz, diciembre 6 de 1923.

“El General Obregón ha violado la soberanía de los Estados de la República... Para matar la independencia del Poder Legislativo de la Nación, que se ha opuesto, con excepcional energía, a sus tendencias impositivas defendiendo bizarramente la soberanía del pueblo... rodeándose de mercenarios políticos que preparen la formación de cámaras serviles para consumir la imposición de una candidatura que desde su origen fue rechazada por el pueblo de manera franca y ostensible. La Suprema Corte de Justicia de la Nación... ha sido postergada... por el Ejecutivo Federal, el cual ha pretendido subyugarla al contradecir y burlar sus fallos supremos que amparan y reconocen los gobiernos de Michoacán y San Luis Potosí. El general Obregón... ha hecho más ... convirtiéndose en líder político de la impopular candidatura del general Plutarco Elías Calles, a fin de asegurarse más tarde una inmediata reelección que nuestra ley condena...Ante tan graves males que es necesario detener, y habiendo sido yo postulado por la gran mayoría de la nación candidato a la Presidencia, faltaría al deber fundamental del ciudadano si no correspondiera al clamor nacional que ha resuelto no soportar un Gobierno que atenta en contra de nuestros principios constitucionales; en tal virtud... expido el presente Manifiesto...”¹³⁰

Las noticias confusas y a veces filtradas dificultosamente por la prensa nacional hablaba de las posturas entre los grupos más conservadores y que veían en el movimiento revolucionario la oportunidad de terminar con los programas tejedistas:

“ oficialmente se ha dado a conocer entre la población por medio de hojas impresas que las hacendados de la región afectada por los revolucionarios; en su afán de terminar una vez por todas con los agraristas y sindicalistas que han defendido esforzadamente los postulados del proletariado, envían diariamente al General Sánchez, caballos, dinero, municiones de boca y aún algunos hombres sacados de entre sus haciendas... se dice que varios grupos de obreros han emigrado hacia Esperanza, temerosos de la venganza que sobre sus personas e intereses pueda ejercer el General Sánchez, para ponerse bajo las órdenes directas del general Topete.”¹³¹

Muchos obreros huyeron para no ser alcanzadas por la represión y el asedio de los de la huertistas, los que se quedaron tuvieron que soportar durante poco más de dos meses por la escasez de trabajo.

¹³⁰ MANIFIESTO REVOLUCIONARIO DE ADOLFO DE LA HUERTA, fragmento; diciembre 7 de 1923.

¹³¹ *El Demócrata*, diciembre 16 de 1923

IV.4.1 COMERCIANTES, OBREROS Y DE LA HUERTISTAS

Al iniciar la asonada de la Huertista, la Cámara de Comercio, la Asociación Patronal y la Asociación de Armadores y Navieros citaron a una asamblea ante los últimos acontecimientos en la ciudad; de esta reunión celebrada y con un signo precautorio de posición apolítica, se manifestaron como una organización cuyo carácter era el del trato exclusivo de los intereses del comercio y el tráfico mercantil, aduanal, etc., para proseguir con sus actividades normales de operación, para ello nombraron una comisión ante las autoridades de la huertistas, compuesta por un miembro de cada una de las organizaciones manifestantes.

La urgencia de hacerse de fondos necesarios para poder sostener la rebelión, estas se centraron en la recaudación de impuestos de los comerciantes bajo la amenaza de llevar a efecto el remate de las mercancías detenidas en la aduana si no se cubrían los adeudos ante las autoridades aduanales. Bajo esa medida el 10 de diciembre se ordenó a la Cámara de Comercio el pago de \$200,000.00 en un término de 24 horas, aunque en la Ciudad de México el *Universal* informó días después de un monto por un millón de pesos.¹³²

Los representantes comerciales lograron postergar la entrega de las cuotas hasta el día 18, fecha en que nuevamente fueron exigidos para realizar el pago. La renuencia de los comerciantes e industriales para la entrega de esa cantidad, obligaron a las autoridades de la Huertistas a girar un oficio resolutivo:

“ Al margen de un sello que dice: Jefatura Suprema de la Revolución. – H. Cámara Nacional de Comercio de Veracruz. – Necesitando el Gobierno a mi cargo disponer con urgencia de fondos pertenecientes a la Federación situados en los lugares que controlan, para las atenciones imprescindibles del Movimiento Revolucionario que dirijo, y sabiendo que en la Aduana de este Puerto

¹³² *El Universal*. “Los sucesos de Veracruz, según los narra un testigo”. México, Diciembre 13 de 1923.

hay mercancías en gran cantidad, consignadas a diversas casas comerciales del mismo, que no han sido recogidas, ni pagados los derechos causados por ellas, he resuelto conminar a los interesados a que, desde luego y sin excusa alguna, procedan a cubrir el importe de sus adeudos y a hacerse cargo de las mencionadas mercancías, so pena de ser estas rematadas y de que se tomen en contra de los consignatarios las medidas de rigor que puedan considerarse necesarias. Sin embargo, y no queriendo dañar innecesariamente intereses que podrían conciliarse con los del Gobierno de mi cargo mediante la operación de todos los componentes del comercio, en todas sus ramas de este Puerto, ruego a esa H. Cámara, por ser el representante genuino de aquél, que inmediatamente proceda a allanar el camino dirigido a hacer efectiva esa cooperación, de manera que a más tardar las cinco de la tarde del día de hoy sea puesta a la disposición de la Aduana la cantidad de \$200,000.00 DOSCIENTOS MIL PESOS, en cuenta de los adeudos expresados, y contra Certificados de enero correspondientes, bajo el concepto de que en el caso, que espero sea remoto, de que la Cámara no obtuviera de sus Miembros la prueba de cooperación y de espíritu de cuerpo que de ellos exige la situación, le agradeceré se sirva comunicármelo dentro del término señalado para el pago de la cantidad antes señalada, a fin de que esta Suprema jefatura, desligada ya de la consideración que le merece la alta representación de ese H. Cuerpo, ponga en práctica las medidas radicales que le imponen las circunstancias. – Protesto a ustedes las seguridades de mi consideración. – H. Veracruz, Diciembre 20 de 1923. – El Jefe Supremo de la revolución. – Adolfo de la Huerta. “¹³³

Aunque la cantidad expresada no fue cubierta inmediatamente, una primera entrega de \$121,750.00. se hizo ese mismo día, al día siguiente se recaudaron \$ 68,547.00 y el día 26 fueron \$41,000.00; la acción impositiva interpuesta fue muy efectiva puesto que al día siguiente se exigió nuevamente otro pago, esta vez por un monto de \$300,000.00, pero únicamente se pudo reunir \$ 50,000.00.¹³⁴

Más allá los obstáculos y las presiones a las que estuvo sometida el comercio en general, demos pensar en la solvencia económica que podía sustentar el mismo, aún bajo situaciones realmente azarosas. Resulta más sospechoso a decir por la misma Cámara del Comercio que en términos económicos, la revuelta de la huertista había tenido un coste para el comercio de sólo 2 millones de pesos por

¹³³ *El Dictamen*. “Informe del presidente de la Cámara de Comercio, correspondiente al bienio de 1923 a 1924.” Veracruz, enero 22 de 1925.

¹³⁴ *Ibid.*

derechos de importación de las mercancías en bodegas, mientras que para los jefes rebeldes si así se lo hubieran propuesto, bien hubieran podido obtener en remate entre 12 y 15 millones de pesos, pues el valor de las mercancías retenidas era de más de 35 millones de pesos.¹³⁵

En tanto, las autoridades de facto instalaban sus propias autoridades, José Pereyra Carbonell quien fuera Secretario del General Guadalupe Sánchez fue nombrado gobernador provisional del Estado, el Diputado Rubén Basañez asumió la administración de aduanas y encargado de celebrar un arreglo entre estibadores y alijadores, organización disidente que desde sus inicios rivalizó por los trabajos de carga y descarga.

Los problemas entre ambas organizaciones se acentuaron durante este período dada la incomunicación del puerto con el resto del país, para allanar las diferencias el administrador de aduanas celebró entre ambas organizaciones el llamado “convenio Basañez” que consistía básicamente en la distribución de los trabajos en la zona marítima, el acuerdo estableció que por cada 19 buques que entraran a los muelles le correspondería trabajar a la Unión de Alijadores en 8 y a la Unión de Estibadores en 11 barcos.¹³⁶

El tránsito por ferrocarril quedó incomunicado, los trenes continuaron parcialmente su recorrido entre Veracruz y Esperanza por la vía del Mexicano y entre el Puerto y Jalapa a través del Interoceánico. Durante más de dos meses que duró la revuelta y que Veracruz estuvo aislado del resto de la República, los miembros de la zona marítima carecieron de trabajo; momento que fueron aprovechados por los Confederados para obstaculizar los intentos liguistas para obtenerlo y para valerse

¹³⁵ *Ibid.*

¹³⁶ AGN. DEPARTAMENTO DEL TRABAJO. Caja 830. Exp. 1 E. Flores al Secretario de Industria y Comercio. 21 abril de 1924.

además de la situación para granjearse trabajadores de los sindicatos pertenecientes a la Liga, con el fin de debilitarlos.

Mucho se ha señalado sobre las simpatías con que contó el movimiento de la huertista por parte de los ferrocarrileros, en parte por que a de la Huerta se le debe la unificación del gremio en diciembre de 1920, al constituirse la Confederación de Sociedades Gremiales Ferrocarrileras. Respecto a tales simpatías Barry Carr señala:

"...según ciertas fuentes, [de la Huerta] aprovechó sus numerosos contactos con los líderes sindicales ferrocarrileros para que a fines de 1923 apoyaran sus ambiciones políticas. En especial, según se ha dicho, recibió el apoyo de dos líderes ferrocarrileros, Pedro de León y Eduardo Vanegas. Otro indicio de la simpatía que por lo menos un sector del movimiento obrero sentía por De la Huerta fue la aparición de varios nuevos clubes políticos en 1923 cuyo objeto era apoyar su candidatura presidencial. El Partido Nacional ferrocarrilero, según observó a su tiempo la prensa de la capital, ilustraba la importancia estratégica del gremio, y ya a fines de septiembre de aquel año varias de sus secciones regionales, como la de Puebla, se habían declarado partidarias de De la Huerta. A pesar de que poco más tarde este partido se dividió sobre la cuestión de la sucesión presidencial, el 4 de noviembre la mayoría de sus miembros expresaron su apoyo a De la Huerta." ¹³⁷

A pesar de que la situación prevaleciente no era favorable a los obreros, y el problema de reorganización como cooperativa aún no estaba del todo resuelto por los estibadores:

"Anteayer se resolvió la huelga de estibadores, lográndose volviesen al trabajar pagándoseles cuatro pesos por hora. Se advierte en el puerto una impresión desfavorable a la revolución y ella se nota más en el comercio y en los trabajadores de los muelles; que se sienten perjudicados" ¹³⁸

Esta información de la prensa contrasta con la situación menos onerosa de al menos algunos comerciantes si tomamos en cuenta lo señalado por Soledad García particularmente en el incremento de comercios del rubro de las cantinas. Además

¹³⁷ Carr, Barry; *op. Cit.* P. 198

¹³⁸ *El Universal*. "Los sucesos de Veracruz, según los narra un testigo". México, Diciembre 13 de 1923.

de los abusos cometidos por la especulación de los productos de primera necesidad por los comerciantes abarroteros.

Por el contrario la peor situación fue para los obreros portuarios. A través del registro de entradas de los barcos que hicieron su entrada tanto en los muelles de la Compañía Terminal como en los Almacenes Fiscales durante 1924 y el primer semestre de 1925. Al observar los meses de enero (para diciembre no hay información) cuando las tropas de la huertistas aún ocupaban el puerto hasta mediados de febrero fecha en que fueron desalojados por las fuerzas federales, indica que en existió un escaso movimiento en la entrada de barcos, por consiguiente largos periodos de inactividad en los mismos, los trastornos se prologaron un mes después de la normalización de las actividades en los muelles.

CUADRO 7. MOVIMIENTO DE VAPORES Y TONELAJE DE CARGAMENTO DURANTE 1924 Y PRIMER SEMESTRE DE 1925

1924	Compañía. Terminal	Almacenes Fiscales	TOTAL	Ton. de la Cía. Terminal	Ton. Almacenes Fiscales	TOTAL
Enero	3	0	3	575	0	575
Febrero	5	3	8	2,993	249	3,242
Marzo	14	5	19	10,457	1,603	12,060
Abril	18	11	29	9,184	6,566	15,750
Mayo	22	10	32	10,104	2,912	13,016
Junio	30	7	37	18,363	3,506	21,869
Julio	25	9	34	12,332	4,227	16,559
Agosto	25	4	29	13,940	2,081	16,021
Septiembre	22	9	31	10,378	4,302	14,680
Octubre	23	13	36	9,944	6,805	16,749
Noviembre	26	8	34	15,485	3,869	19,354
Diciembre	36	3	39	26,540	989	27,529
Subtotal	249	82	331	140,295	37,109	177,404
1925						
Enero	23	6	29	15,071	3,382	18,453
Febrero	23	8	31	10,912	4,411	15,323
Marzo	25	6	31	13,685	4,347	18,032
Abril	25	6	31	12,625	2,102	14,727
Mayo	23	10	33	13,288	3,951	17,239
Subtotal	119	36	155	65,581	18,193	83,774

Fuente: Departamento del Trabajo, los cálculos son propios.

La segunda y tercera columna corresponden al número de embarcaciones que arribaron al puerto y descargaron tanto en las bodegas de la Compañía Terminal como en los almacenes fiscales, quienes corrieron con mejor suerte fueron los trabajadores que prestaban sus servicios en las bodegas de la Terminal; a decir por las cifras, durante el segundo mes de la ocupación de la huertista ya que para diciembre no hay información, de los 3 barcos que hicieron su arribo, estos descargaron únicamente en los muelles de la Terminal, mientras que en los fiscales no hubo aparentemente trabajo, durante el mes a la recuperación del puerto por las fuerzas federales señala que de los 8 barcos 5 amarraron en la Terminal y 3 en los fiscales. La situación comenzó a normalizarse hasta el mes de abril.

Una segunda tabla elaborada a partir de la anterior puede resultarnos más ilustrativa para señalar el equivalente a los días laborados durante los meses de la ocupación, tomando para base del cálculo un turno de 9 horas.

Un análisis más detallado indica que había trabajos para los muelles de la Terminal en promedio mensual durante 20 días; en contraste en los muelles fiscales sólo se laboraba 5 días en el mismo período, aunque cabe mencionar que el trabajo real estaba sujeto a diferentes factores y es posible que esta visión de escasez en los trabajos se haya exagerado, lo que era cierto es que desde hacía algunos años el número de barcos en los muelles fiscales había disminuido.

Es preciso señalar que las condiciones laborales para los obreros eran desfavorables desde hacía un par de años atrás, el puerto traía a lastre una serie de problemas aún no resueltos como la falta de modernización en la infraestructura portuaria, pérdidas por robo, falta de instalaciones adecuadas para el almacenaje, no obstante que el gobierno federal había hecho mejoras materiales a sus instalaciones, y por otro lado a la interminable serie de conflictos sindicales que

paralizaban el tráfico comercial, quienes padecían más estas penurias se ha dicho ya eran los trabajadores asignados a los muelles fiscales :

“...hace aproximadamente unos dos años la fecha que el movimiento naviero en los muelles fiscales dependiente de la aduana marítima ha venido decreciendo, mientras tanto en los muelles de la Compañía Terminal se ha observado desde entonces una especie de monopolio general de las embarcaciones, trasatlánticos que hacen su ruta por este puerto, no obstante que el gobierno ha invertido en reparaciones últimamente de muelles y en construcciones de cobertizos y demás mejoras...ignoramos hasta la fecha a que se debe que mientras los muelles, almacenes, playas y otros lugares de la Cía. Terminal se encuentra atestados de carga, en los cobertizos y recintos de los muelles fiscales se observa una y muy incalificable escasez... es innegable que la falta de operaciones en los muelles fiscales de la aduana nos perjudican en sumo grado, pues los días de cada mes, 4 o 5 días trabajamos únicamente tanto en el entretenimiento de sin fin de empleados cruzados de brazos en el perímetro fiscal de la aduana y el fiasco de percibir los derechos de Guarda ...”¹³⁹

De aquí se comprende el porqué la zona comprendida en la Terminal, resultaba, un lugar estratégico para los gremios y motivo de grandes pugnas por controlar su espacio.

En reiteradas ocasiones fue denunciado ante las autoridades laborales el comportamiento de los ferrocarrileros y organizaciones adherentes durante la ocupación de la huertista, aparentemente porque gozaron de una posición ventajosa por su adhesión al movimiento rebelde, pues estas más que sancionar a la unión de Alijadores, por el contrario permitieron la permanencia de la misma, además de que ésta buscó debilitar a la Unión de estibadores.

Durante un intercambio de correspondencia entre Obregón y el gobernador Tejeda, éste último hizo saber al presidente la existencia de una misiva interceptada a los alijadores dirigida al General Guadalupe Sánchez, en la cuál se leían la adhesión al movimiento que encabezaba:

¹³⁹ AGN. DEPARTAMENTO DEL TRABAJO. Caja 829. Exp. 2

"Saludamoslo afectuosamente deseándole un triunfo completo en su lucha armada contra la imposición más odiosa, que se ha conocido hasta hoy en los anales de nuestra querida Patria. El Gobierno del General Obregón al que hoy combatimos para derrocarlo con las armas, ha sido frívolo, sordo, y ciego ... el sonorenses no convenía a nadie y de hoy en su crédito particular muriera antes que se desplomara su Gobierno, al que ahora vemos caer en fragmentos con el estermio de la pólvora y de las balas ... no puede registrar la historia un movimiento revolucionario más justificado que el que hoy defendemos con la pluma, con el verbo y con la espada. Es necesario vencer para concluir con esta lucha de sangre que hoy tñe nuestra fértiles y abandonadas campiñas, hay que vencer para acabar con el período del crimen y del salvajismo; para entrar en los días del orden y de la justicia y si es que aun nos queda resto de dignidad para ver nuestra querida Patria libre del deshonor y de las maldiciones ante la historia..."¹⁴⁰

Las revelaciones de la carta seguramente fueron tomadas muy en cuenta por que un año después, las disputas continuaron; en ese mismo año se determinó por un laudo a favor de los estibadores que los trabajos comprendidos dentro de la zona marítima correspondía trabarlos únicamente a los estibadores, quedando así desconocida la unión de alijadores.

En diciembre de 1924, Plutarco Elías Calles era designado Presidente de la República, y Morones quien fuera primer secretario de la CROM, ocupaba la Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo, la labor organizativa para agrupar a los trabajadores en confederaciones en torno a la CROM se dieron en todo el territorio nacional, durante este período, la Central obrera bajo el control estatal, se dio a la tarea de afiliación masiva y con ello acrecentó su poderío, podría decirse que ésta era una extensión más del gobierno. En ese proceso se creó en Veracruz, el 15 de marzo de 1925, la Federación de Trabajadores de Mar y Tierra, como parte integrante de la Federación Nacional de Trabajadores de Puertos, de Mar y Tierra. Desapareciendo con ello la antigua Liga de Trabajadores de la Zona marítima.

¹⁴⁰ AGN. O-C. 407-V-28. Anexo 1 legajo 4. Tejeda mandó esta carta a Obregón de la Unión de Alijadores dirigida a Guadalupe Sánchez en el campamento de Esperanza fechado en enero 27 de 1923.

CONCLUSIONES

La situación geográfica de Veracruz, le ha dado un papel muy importante a lo largo de sus historia regional y nacional; por su añejo puerto, el más importante del país, no sólo circulaba un dinámico comercio ultramarino; el contacto permanente con las rutas comerciales y de comunicación, trajeron epidemias, invasiones extranjeras, también por aquí circularon las ideas anarcosindicalistas y comunistas que algunos viajeros europeos de los siglos XIX y las primeras décadas del XX trajeron cuando desembarcaron no siempre de una manera legal; penetrando primeramente sobre un artesanado urbano todavía no muy alejado del viejo pensamiento de la estructura colonial y posteriormente sobre un incipiente proletariado industrial ligado al trabajo operativo de carga entre el ferrocarril y los muelles. Durante el proceso de apertura financiera al capital extranjero en el Porfiriato, se llevó a la creación de la *Compañía Terminal de Veracruz* en 1906. Su fundación, no sólo fortaleció la importancia del ferrocarril como medio de transporte, también implicó la modificación tecnológica y la especialización laboral. Consecuentemente la modernización del puerto estableció para los trabajadores portuarios en su etapa formativa, un arquetipo laboral que sólo pudieron iniciar con la irrupción de la revolución mexicana, como la Unión de Estibadores quien fuera base para la formación de las futuras organizaciones sindicales; insertos en el marco constitucional de 1917, el sindicalismo adquiere una clara concepción de clase en las relaciones entre el capital y el trabajo y de derechos laborales antes no contemplados como el derecho a la huelga, el jornal de 8 horas, etc.

El efímero gobierno de Adolfo de la Huerta sirvió como plataforma política para el sindicalismo nacional al experimentar una abierta libertad en cuanto a movimientos huelguísticos como no se había visto anteriormente.

El sindicalismo portuario no fue ajeno dentro de este proceso de apertura, sirvió para apuntalar su alta capacidad de convocatoria en la huelga, al trastornar un amplio sector comercial y paralizando el flujo mercantil, si así se lo proponía. Los trabajadores portuarios ganaron un importante espacio social y político para todos los asuntos concernientes a la ciudad.

Por otro lado el gobernador Adalberto Tejeda, fue artífice de importantes leyes en materia laboral, que no siempre fueron muy bien vistas, y atacadas duramente por los elementos más conservadores, su radicalismo político favoreció la posición de los obreros que difícilmente llegarían a perder durante muchas décadas.

Con el gobierno de Obregón, se evolucionaba hacia la organización sindical de alcance federal, aglutinando en una central hegemónica y bajo control estatal al movimiento obrero, en el puerto de Veracruz éste proceso fue difícil, en el marco de roces continuos por añejas disputas intergremiales protagonizadas entre la Confederación de Sociedades Gremiales Ferrocarrileras (confederados) y la Liga de Trabajadores de la Zona Marítima (liguistas). Por otra parte éste proceso de reorganización no fue exclusivo del elemento obrero, la colectividad de un amplio sector patronal recibió propuestas entre sus agremiados durante enero de 1923, para ampliar las facultades en la defensa de sus asociados tanto en forma pasiva como activa, así nació la *Asociación Patronal de Veracruz*; agrupación cuya acomodo respondía a los embates del sindicalismo porteño. La presencia de éste amplio sector patronal, abarcaba todos los espacios de la vida pública de la ciudad, inmiscuidos en los procesos electorales, en la mediación de conflictos, etc. Sus miembros representaban a lo más heterogéneo del comercio desde el simple vendedor hasta el más alto capitalista y su protagonismo los llevó a ocupar desde siempre los espacios políticos, económicos y sociales ganados a la ciudad.

Así, el sindicalismo porteño tuvo una doble tarea por resolver, intergremial por una parte y patronal por el otro. La efervescencia política del año electoral de 1923, llegó a su punto más alto con la asonada de la huertista y se trasladó a la Ciudad de Veracruz, justo en el momento en que se pactaba ante el presidente un convenio que pondría fin a las diferencias entre liguistas y confederados; el establecimiento de las fuerzas rebeldes en la ciudad, no sólo postergó estas diferencias, sino que ahondó viejos problemas no resueltos entre estibadores y alijadores, y bajo acusaciones de contubernio entre las autoridades y los ferrocarrileros que a decir por los liguistas eran los causantes del divisionismo obrero, el cerco militar a la ciudad trajo la escasez del trabajo en los muelles complicando aún más la difícil situación para los obreros. Esta posición contrastaba con la de los patronos, pues la rebelión de la huertista, no alteró significativamente su posición privilegiada, si bien fueron presionados para financiar la rebelión, el costo económico fue menor comparado con el verdadero monto de su capital, para los propietarios menos agraciados como los de cantinas y abarrotes, la situación fue inclusive de prosperidad. La discordia de familia quedó resuelta con la toma de la ciudad por el gobierno federal en febrero de 1924, y el inicio del período presidencial de Plutarco Elías Calles en diciembre de ese año; el sindicalismo nacional se perfilaba como un poderosa extensión del gobierno. Con Morones a la cabeza de la Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo, una de las columnas más importantes en el nuevo gobierno, se preparaba la formación de los grandes sindicatos nacionales, en el mes de febrero y marzo de 1925, un total de 19 sindicatos algunos de ellos pertenecientes a la antigua Liga de Trabajadores de la Zona Marítima, pasaron a ser parte integrante de la Federación de Trabajadores de Mar y Tierra. Ese mismo año los obreros portuarios celebraron el primer carnaval de la era moderna veracruzana.

CRONOLOGÍA

1881

El viejo muro que resguardaba a la ciudad es derrumbado para iniciar las obras de construcción de un puerto artificial, obras que durarían 20 años.

1902

El 6 de marzo ante una selecta asistencia nacional y extranjera el General Porfirio Díaz, inaugura el puerto de Veracruz al quedar concluidas las obras comenzadas veinte años atrás.

1906

Se firma en la Ciudad de México el 6 de abril, el contrato entre el secretario de Hacienda Limantour y Pablo Martínez del Río, representante de las compañías ferrocarrileras *Ferrocarril Interoceánico de México, Ferrocarril Mexicano, Ferrocarril de Veracruz al Pacífico y Ferrocarril de Veracruz (México), limitada* que tenían su terminal en el puerto para la construcción y explotación de una estación Terminal en Veracruz, para el manejo del tráfico y los servicios del mismo.

1911

Son reconocidos los gremios de estibadores, lancheros, carretilleros y arrumadores por la gerencia de la Cía Terminal, los agentes navieros y la Cámara de comercio de Veracruz, el día 7 de julio; asisten como testigos el jefe político del cantón y el secretario de la jefatura política entre otros.

1912

El 26 de febrero de 1912 se funda la Confederación de Sindicatos Obreros de la República Mexicana en la Ciudad de Veracruz

1914

Las tropas norteamericanas desembarcan el 21 de abril en la ciudad de Veracruz. Los obreros del puerto participan activamente en la defensa de la ciudad. Rafael García ingresa como estibador ese mismo año.

1917

Se promulga la nueva Constitución Política.

1920

Abril- Junio

El día 23 con el llamado Plan de Agua Prieta, inicia el desconocimiento de la autoridad y derrocamiento del gobierno de Carranza. El avance militar de los sublevados le obligan abandonar la ciudad de México el 7 de mayo, para tratar de instalar su gobierno en Veracruz. Es asesinado en la sierra poblana y Adolfo de la Huerta es elegido presidente interino por un período de 6 meses. Durante su gobierno un gran auge de huelgas invade todo el territorio nacional. En ese año en la Ciudad de Veracruz converge una epidemia de peste bubónica y posteriormente de fiebre amarilla obligando a cerrar el puerto a todo tráfico marítimo y un cerco sanitario sobre la ciudad. Al mismo tiempo una pugna entre el gobierno federal y el gobierno local por motivos político - electoral, es desaparecida la legislatura local. Bajo tales circunstancias iniciada la huelga de los trabajadores electricistas al que se suman los portuarios, el movimiento huelguístico adquiere un carácter de huelga general.

Diciembre

En uno de los últimos actos de gobierno de Adolfo de la Huerta, convoca a un congreso para unificar a todo el gremio ferrocarrilero, de aquí nacería la Confederación de Sociedades Gremiales Ferrocarrileras

Comienza el período presidencial de Alvaro Obregón para el cuatrienio 1920-1924; en Veracruz Adalberto Tejeda asume la gobernatura para un primer período.

1921

febrero

Es celebrada en la Ciudad de México entre el 15 y el 22 del mes, la Convención de la Federación Comunista del Proletariado Mexicano, entre los asistentes por Veracruz se encuentran Liga Marítima de trabajadores de Veracruz, del congreso se crearía la Confederación General de Trabajadores, con carácter anarquista y comunista.

Julio

Convocado por la Confederación Regional Obrera Mexicana, se inaugura en el Teatro Llave de la ciudad de Orizaba el tercer congreso de ésta organización, al encuentro asistieron representantes de los sindicatos veracruzanos; la representación por los portuarios la encabeza Rafael García. La participación de éste líder suscitó simpatías entre los obreros asistentes e impresión entre los líderes de la convocatoria, a tal grado que fue

comisionado junto con Ezequiel Salcedo, Samuel Yudico entre otros delegados a la zona petrolera de Tampico. En agosto Rafael García es postulado por el Partido Veracruzano del Trabajo, adherido a la CROM.

Noviembre

Con una ventaja razonable frente a Natalio Ulibarri, miembro del comercio veracruzano y postulado por el Partido Unionista Veracruzano, es elegido Rafael García Presidente municipal del ayuntamiento.

1922

febrero

Comienzan a ser notorias las protestas públicas por el desmedido costo del alquiler, comenzando con las prostitutas. Herón Proal anticipándose al control estatal tejedista para la formación de un sindicato de inquilinos que caería en manos del alcalde Rafael *el negro* García y el doctor Roberto Reyes Barreiro para hacer frente a los caseros, crea el Sindicato Revolucionario de Inquilinos el día 5, iniciándose con ello el movimiento inquilinario, bajo el lema: “Estoy en huelga no pago renta”.

Se produce una excisión en el gremio de estibadores, luego de reformas al interior de la organización, son suprimidos los capataces con una antigüedad de 20 a 30 años suprimiéndose las antiguas categorías, los cesados integran una nueva asociación similar a los estibadores con el nombre de Unión de Alijadores. Lo que suscita el comienzo de largas disputas intergremiales.

Julio

Entre los días 5 y 6 el movimiento inquilinario pasa a la represión más violenta del estado por la fuerza pública y el ejército federal, al asesinar a los manifestantes.

1923

Enero

Convocada por la Cámara de Comercio de Veracruz y con una invitación extensiva a la Asociación de Armadores y Navieros y Cámara de Industriales. Se crea en las instalaciones de la Lonja Mercantil, la Asociación Patronal De Veracruz; el día 30. Organización dedicada a la defensa institucional de sus agremiados en forma “pasiva” o “activa” frente a la reorganización obrera porteña. Entre sus filas se encuentran lo más heterogéneo del comercio incluyendo a los grandes capitalistas.

Septiembre

Obregón llega al puerto de Veracruz el día 2, un día después de haber rendido su último informe de gobierno ante el Congreso de la Unión; Jorge Prieto Laurens, líder del Partido Nacional Cooperativista, hace una fuerte crítica al Presidente. En ésta primera escala, inaugura el varadero de la Unión de Calafates y Carpinteros Navales, es recibido posteriormente por los grupos más conservadores de la ciudad al que asiste también el General Guadalupe Sánchez.

Adolfo de la Huerta renuncia a la Secretaría de Hacienda, pesan sobre su labor serias acusaciones en su contra. A mediados de Octubre acepta finalmente la candidatura a la presidencia por el Partido Nacional Cooperativista.

Octubre

Obregón lleva una larga estancia en el Fuerte de Celaya.

Después de largas sesiones entre los representantes de la Liga de Trabajadores de la Zona Marítima y la Confederación de Sociedades Gremiales Ferrocarrileras, se firma ante el Presidente el llamado *Convenio en Celaya*. En tanto al darse a conocer su contenido provocó airadas protestas en general y descontento entre las uniones directamente afectadas como la de estibadores y Checadores al no aceptar el convenio y se separaron de la Liga.

Las dificultades de estibadores y alijadores culminaron en choque sangriento el día último del mes al disputarse los trabajos en los muelles.

Diciembre 5 y 6:

Llegan al puerto Jorge Prieto Laurens, Adolfo de la Huerta al puerto, a su encuentro asiste el General Guadalupe Sánchez. Inicia la Rebelión de la huertista

1924

febrero

Es retomada la Ciudad de Veracruz luego de mantenerse ocupada durante poco más de dos meses por los rebeldes de la huertistas

Mayo

Con el tratado de Bucareli, El gobierno mexicano obtiene el anhelado reconocimiento norteamericano, renunciando así a la retroactividad del artículo 27 constitucional.

Junio

Un fallo laboral estipula que los estibadores serán los únicos que trabajarán por contrato en la zona fiscal. Los alijadores fueron descartados al ponerse en vigor los contratos anteriores al convenio 'Basañez' al ser considerados como ilegales.

Diciembre

Para finalizar el año la pugna intergremial sindical porteña, resurge amenazadora. Habiendo decretado la Confederación de Sociedades Ferrocarrileras un movimiento de Huelga en contra de la Compañía Terminal, la Liga de Trabajadores de la Zona Marítima, trata de disminuir el efecto y alcance del movimiento de los Ferrocarrileros confederados.

1925

febrero

Es constituida en el Puerto de Veracruz por 19 agrupaciones la poderosa Federación de Trabajadores de Mar y Tierra, adheriéndose a la CROM. Rafael García es nombrado secretario General.

ARCHIVOS Y FUENTES CONSULTADAS

ARCHIVOS

ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN. (AGN). Ciudad de México

FONDO, PRESIDENTES: Ramo: Obregón - Calles (AGN-OC)

DEPARTAMENTO DEL TRABAJO

ARCHIVO HISTÓRICO DE HACIENDA (A.H.H)

COMUNICACIONES Y OBRAS PÚBLICAS (AGN-SCOP)

ARCHIVO GENERAL DEL ESTADO DE VERACRUZ (AGEV). Veracruz, Veracruz

FOMENTO (AGEV-FOMENTO)

JUNTA DE CONCILIACIÓN Y ARBITRAJE (AGEV-CONCILIACIÓN Y ARBITRAJE)

ARCHIVO ADALBERTO TEJEDA (A.A.T)

MAPOTECA

"MANUEL OROZCO Y BERRA". Secretaría de Agricultura, Ganadería y Desarrollo Rural; Centro de estadística Agropecuaria. Ciudad de México

PERIÓDICOS

El Dictamen; Veracruz, Veracruz

Excélsior; Ciudad de México

El Universal; Ciudad de México

El Herald de México; Ciudad de México

El Demócrata; Ciudad de México

El Diario del Hogar; Ciudad de México

BIBLIOGRAFÍA

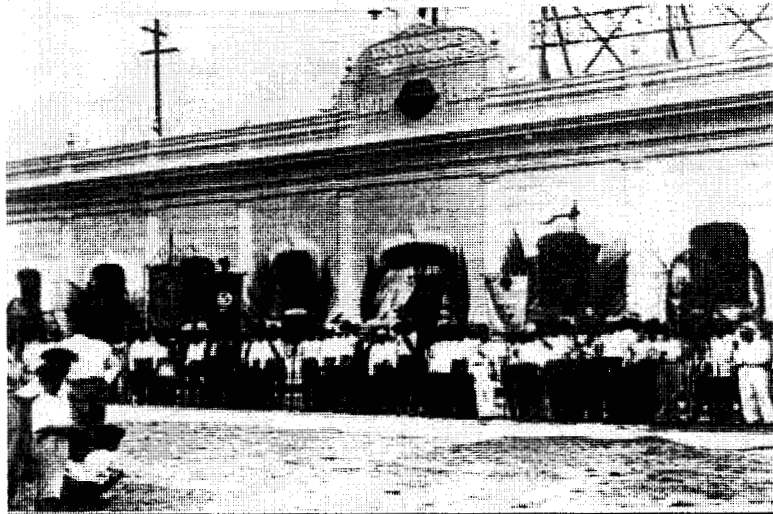
- Araiza Luis; *Historia del movimiento obrero mexicano*; México, Casa del Obrero Mundial, 1975.
- Barrios, Elías; *El escuadrón de Hierro*; México, Ediciones cultura popular; 1978.
- Carr, Barry; *El movimiento obrero y la política en México, 1910-1929*. México, Sepsetentas; 1976. Tomo IV.
- De Buen L. Nestor; *Derecho del Trabajo*; Porrúa, México, 1991.
- Domínguez Pérez, Olivia; "Entre los muelles y los trabajadores portuarios de Veracruz." en: *Anuario/Xalapa*, 10, 1995.
- Falcón, Romana y Soledad García, *La semilla en el surco. Adalberto Tejeda y el radicalismo en Veracruz. 1883-1960*. México; El Colegio de México, 1986.
- Falcón, Romana; *El agrarismo en Veracruz. La etapa radical (1928-1935)*; México; el Colegio de México, 1977.
- García Díaz, Bernardo; *Puerto de Veracruz; Veracruz : imágenes de su historia*; Xalapa;. Archivo General del Estado de Veracruz, 1992.
- García, Mundo Octavio; *El movimiento inquilinario de Veracruz, 1922*. México, SEP. 1976.
- Guadarrama, Olvera, Rocío "Las organizaciones obreras de los años veinte. El caso de la CROM". En :*Memoria del segundo coloquio regional de Historia Obrera*; México, CESHMO; 1979.
- Hernández C, Benjamín; Esperanza Tuñón; "*Liberalismo e intervencionismo estatal en el movimiento obrero en México. 1900-1924*"; en: *Recuento, crónica y análisis de la lucha obrera No. 1*; México; Editorial Macehual; 1979.
- Hobsbawm, Eric, J; *Trabajadores*; Madrid, Crítica - Grijalbo.

- Lief Adleson; *"Identidad comunitaria y transformación social: estibadores y petroleros en Tampico (1900-1925)"* en: *Historias* No. 7 Octubre - Diciembre 1984; México.
- Lozano y Nathal, Gema; *Catálogo del archivo sindical del Puerto de Veracruz "Miguel Ángel Montoya Cortés"*; México, INAH, colección fuentes; 1990.
- Maples Arce; Manuel; *El Movimiento Social en Veracruz*
- Ortega Cruz, Rafael; *las luchas proletarias en Veracruz; Historia y autocrítica*; Xalapa; Editorial Barricada; 1924.
- Poblett Miranda, Martha. Compiladora. *Cien viajeros en Veracruz, crónicas y relatos*; México; Gobierno del Estado de Veracruz; Tomo VII; 1992. p. 187
- Reyna, Manuel *et. al.*(coord.); *Actores sociales en un proceso de transformación: Veracruz en los años veinte*. México. Universidad Veracruzana, 1996.
- Rojas Zuñiga, Mateo; *Reseña de las obras del Puerto de Veracruz y del Saneamiento de la Ciudad*; México Imprenta de la Secretaría de Fomento; 1905.
- Ruiz, Ramón Eduardo; *La Revolución mexicana y el movimiento obrero. 1911-1923.*, México, Era, 1984.
- Sandra Kuntz Ficker, Paolo Riguzzi coord. *Ferrocarriles y Vida económica en México (1850-1950) Del surgimiento tardío al decaimiento precoz*; México; El Colegio Mexiquense- Ferrocarriles Nacionales de México- Universidad Autónoma Metropolitana - Xochimilco; 1996
- Salazar, Rosendo; José Escobedo G.; *Las pugnas de la gleba, historia del movimiento social mexicano*; México; Editorial Avante; 1923
- Taibo II; Francisco Ignacio, Rogelio Vizcaíno; *Memoria Roja. Luchas sindicales de los años 20*; Leega - Júcar, México, 1984; p. 80
- Taibo II, Francisco Ignacio; "Estadísticas de huelgas en el interinato de Adolfo de la Huerta", en: *Historia Obrera*, No. 20

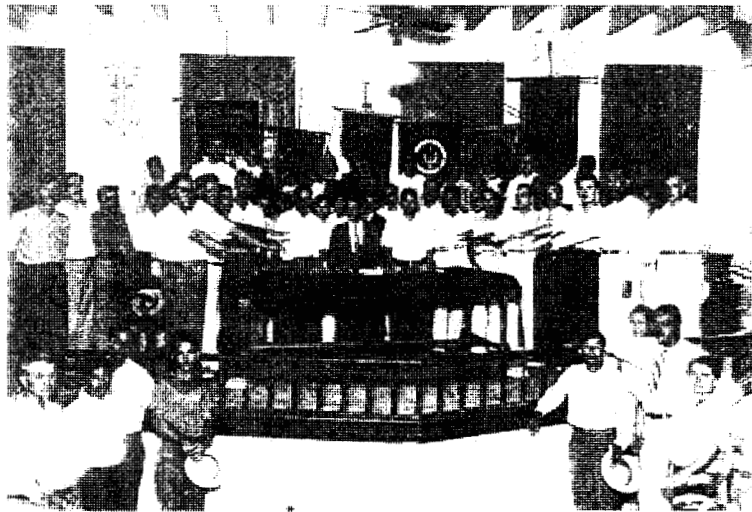
Villaseñor, Luis E.; *El puerto de Veracruz*. Memoria escrita para la Asociación de Ingenieros y Arquitectos de México. México, Secretaría de Fomento, 1890.

El libro Azul; Estado de Veracruz, México; Compañía Editorial Panamericana, S.A., 1923.

ANEXOS



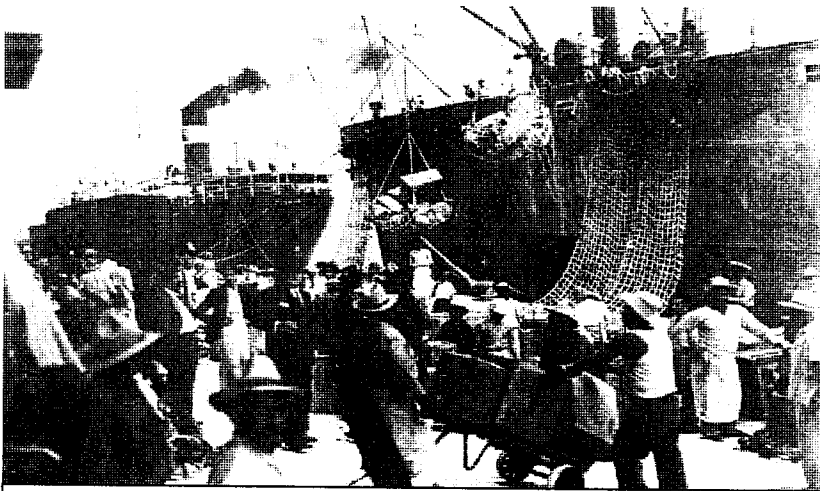
Edificio de la Unión de Estibadores. 1911-1925. Foto: Joaquín Santamaría.



Toma de protesta del Comité Ejecutivo de la Federación de Trabajadores de Mar y Tierra. Foto: Joaquín Santamaría



Rafael García. Foto: El Dictamen



Descarga de un barco; en el primer plano se aprecia a un grupo de carretilleros durante las manibras. Foto: Joaquín Santamaría



Cantina El Muelle Inglés. Foto: Joaquín Santamaría; circa 1928.