

Reglamento de la Unión de Estibadores y Jornaleros del Puerto de Veracruz, México, 1939: ordenamiento del trabajo de un gremio industrialmente estratégico

REGLAMENTO DE LA UNIÓN DE ESTIBADORES Y JORNALEROS DEL PUERTO DE VERACRUZ, MEXICO, 1939: ORGANIZATION OF THE WORK OF AN INDUSTRIALLY STRATEGIC UNION

Arturo E. García Niño *

Resumen

En 1902 se inauguraron las “obras del puerto” en Veracruz que cimentaron a la ciudad como primer puerto de México y punto estratégico en su relación con el ultramar europeo, caribeño y sudamericano. En 1911 se constituyó la Unión de Estibadores y Jornaleros del Puerto de Veracruz, organización sindical de la más importante fuerza del trabajo industrial moderno en la ciudad; posición catapultada en 1939 con la aprobación del *Reglamento de la Unión de Estibadores y Jornaleros del Puerto de Veracruz*, único del gremio conocido hasta hoy. Del análisis a detalle de su articulado, de las circunstancias históricas de surgimiento y fortalecimiento –desde la posición estratégica de las actividades laborales del

Abstract

In 1902 the ones were inaugurated the “obras del puerto” in Veracruz, which cemented the city as the first port of Mexico and strategic point in its relation to the European, Caribbean and South American overseas. In 1911 the Union of Longshoremen and Day Laborers of the Port of Veracruz was constituted, a union organization of the most important force of modern industrial labor in the city; position catapulted in 1939 with the approval of the *Reglamento de la Unión de Estibadores y Jornaleros del Puerto de Veracruz*, the only one of the guild known until today. And from the approach and detailed analysis of its articulation, of the historical circumstances of emergence and strengthening, from the strategic

* Universidad Veracruzana, Instituto de Investigaciones Histórico-Sociales, Calle Diego Leño 8, Zona Centro, Centro, (91000), Xalapa-Enríquez, Estado de Veracruz-Llave, México. Dirección electrónica: [arturogarcia02@uv.mx].

gremio— que posibilitaron la creación del documento en cuestión, se interpreta que éste es un parte aguas en las historias del trabajo industrial moderno, al ser el primero en el ordenamiento, desde el gremio, del proceso del trabajo portuario; que la inserción del gremio en el sindicalismo de Estado lo fortaleció como grupo político, catapultado al seno de las elites obreras durante el cardenismo como momento propicio al esbozar una primera reconversión del mundo del trabajo y sus procesos en el México del Siglo XX; y que esa privilegiada posición permitió acciones extralegales, fuera del control gubernamental y pervertidoras de la ética del trabajo, que desembocaron en el encarecimiento y anquilosamiento del movimiento portuario y llevaron a la debacle del gremio por la incidencia de razones semejantes a las que lo habían fortalecido cincuenta años atrás: una política sexenal, la salinista, tendiente a reconvenir también el mundo del trabajo y sus procesos.

Palabras clave: Historias del trabajo; Ordenamiento del trabajo; Trabajo industrial moderno; Fuerza de trabajo estratégica; Veracruz.

position of the labor activities of the guild, which made possible the creation of the document in question, it is interpreted that this is a waters in the histories of modern industrial work, being the first in the ordering, from the guild, of the process of port work; that the insertion of the union in the state syndicalism strengthened it as a political group, catapulted into the bosom of the working class elites during the cardenismo as a propitious moment to outline a first reconversion of the world of work and its processes in the Mexico of the twentieth century; and that this privileged position allowed extralegal actions, outside government control and perverting the work ethic, which led to the increase and stagnant of the port movement and led to the debacle of the guild due to the incidence of reasons similar to those that had strengthened it fifty years ago: a six-year policy, the salinista, aimed at reconvening the world of work and its processes.

Keywords: Labor stories; Labor ordering; Modern industrial labor; Strategic workforce; Veracruz.

PROPÓSITOS Y SUPUESTOS

El *Reglamento de la Unión de Estibadores y Jornaleros del Puerto de Veracruz* fue aprobado en asamblea de socios el 16 de junio de 1938 y oficializado el 7 de enero del año siguiente –penúltimo de sexenio de Lázaro Cárdenas– por el Departamento del Trabajo, siendo titular de éste Genaro Vicente Vázquez Quiroz. Hasta hoy es el único documento de su especie que del gremio se conoce públicamente y su importancia en el ámbito de las historias del trabajo industrial moderno radica en que trasciende la normativa interna –requisitos, procedimientos, derechos y obligaciones de los miembros; cargos de la estructura representativa y funciones de ella, entre otras normas–, inherente a toda organización sindical, para convertirse en el definidor del marco regulador de las relaciones sindicato-patrón y conducir las; pero sobre todo para ordenar/dirigir una fase del movimiento portuario: el proceso de estiba y maniobras a bordo de los barcos, así como de su descarga desde bodegas y cubierta hasta la orilla en tierra al pie de éstos. Ello le otorga su característica especial para considerarlo el primer documento que ordena el proceso de trabajo de un gremio industrialmente estratégico dentro del conglomerado de organizaciones obreras de la ciudad de Veracruz, por lo menos, y justifica su abordaje historiográfico.

Con base en lo señalado, el objetivo del presente artículo se bifurca en dos vertientes: una heurística que revela y desentraña el reglamento en cuestión mediante un viaje detallado a su interior; y una hermenéutica que, analizando el reglamento como primer ordenamiento por escrito del trabajo industrial en el puerto de Veracruz, y la trayectoria del gremio estibador entre 1911 y 1939, extrae interpretaciones que abonan a las historias del trabajo y a la comprensión de la relevancia política que la Unión de Estibadores y Jornaleros del Puerto de Veracruz alcanzó –desde su originaria posición industrialmente estratégica y gracias al conjunto de circunstancias históricas favorables de su tiempo– para colocarse entre lo que hemos dado en llamar “la aristocracia obrera” mexicana. Con dicha pretensión como guía, y entrando en el pantanoso terreno de lo hipotético, se puntualizan la relevancia y originalidad *per se*, como un parte aguas, del documento en cuestión; la incidencia que la inserción del gremio estibador en el sindicalismo de Estado tuvo en su crecimiento como grupo político; el *zeitgeist* y la política sexenal cardenistas como circunstancias históricas que lo catapultaron al seno de las elites obreras, cuyas dirigencias fueron correas de engrane sustantivas en la organicidad del partido/gobierno; y cómo el *zeitgeist* y la política sexenal salinista le dieron la puntilla, para su debacle, a la Unión de Estibadores y Jornaleros del Puerto de Veracruz.

APRETADA CRÓNICA DE LA CONSTRUCCIÓN Y MODERNIZACIÓN DE UN PUERTO

El 6 de marzo de 1902 el presidente de la República Mexicana, Porfirio Díaz, en plenitud de su cuarto largo periodo gubernamental iniciado en 1884, inauguró las llamadas “obras del puerto” en Veracruz, culminación de un proceso iniciado, simbólica y políticamente, el 10 de agosto de 1882 con la colocación de la primera piedra de las obras; y materialmente en 1897, con la edificación, dirigida por Weetman D. Pearson y la supervisión de Emilio Lavit, de un muelle artificial y obras periféricas para el tránsito de personas, pero fundamentalmente para cargar y descargar productos importables y exportables, impulsando mercantilmente al puerto, al país y beneficiando a la administración pública y a la empresa privada con jugosos beneficios económicos (Rojas Zúñiga, 1905; Anónimo, 1968; Cosío Villegas, 1970; Connolly, 2002).

Lo anterior originó la ampliación del tráfico integral portuario y terrestre, consubstanciales a la ciudad desde que Hernán Cortés arribó a las hoy costas veracruzanas y fundó en Chalchihuecan –espacio conformado por altos médanos–, su primer campamento. Desde el cual, por las insalubres condiciones del lugar lleno de arenales, donde “había siempre muchos mosquitos, así de los zancudos como de los chicos que llaman xexenes, que son peores que los grandes” (Díaz del Castillo, 1979: 80), buscó un terreno saludable. Sus exploradores dieron con “unos llanos... y trazada iglesia y plaza y atarazanas, y todas las cosas que convenían para ser villa... hicieron una fortaleza” (Díaz del Castillo, 1979: 91). Ahí fundó, el 22 de abril de 1519, La Villa Rica de la Vera Cruz, trasladada en diciembre de 1525 a lo que luego se conocería como La Antigua, lugar cercano al islote San Juan de Ulúa en el arrecife de La Gallega, para establecerse hacia 1599 y por órdenes de Felipe II, en el sitio que ocupa hasta hoy la ciudad de Veracruz: unida por tierra y enfrente al/del Castillo de San Juan de Ulúa (Díaz del Castillo, 1979; Benítez y Pacheco, 1986; García de León, 2011).¹

La insalubridad no mejoró, pero sí las condiciones para el tránsito y tráfico navales y terrestres, ya que a partir de ese año quedó “unida de manera simbiótica al exterior con el Atlántico de Sevilla primero y luego con Cádiz, y al interior de la Nueva España con la gran e imperial ciudad de México y el puerto de Acapulco” (De Antuñano Maurer, 1999: 16). Dichas circunstancias convirtieron a La Villa Rica de La Vera Cruz en punto estratégico dentro de la globalidad de un sistema mundo primigenio (Wallerstein, 1975), conformado cuando los españoles llegaron a la hoy América y se estableció un entrecruzamiento complejo de “la interrelación orgánica de los diversos componentes y planos de una sociedad en permanente movimiento” (García de León, 2011: 17), como la porteña veracruzana, y los territorios del ultramar europeo, caribeño y sudamericano, al través de las rutas marítimas conquistadas, sustentadoras de los sistemas comunicativos entre el actual continente americano y el

resto del mundo (Pereyra, 1929; Benítez y Pacheco, 1986; Herrera Canales, 1996; García de León, 2011).

Trescientos años después, las referidas obras del puerto inauguradas por Díaz cimentarían a Veracruz como primer puerto del país, posición que venía ocupando desde la Nueva España debido a su privilegiada ubicación: en lo interno era, como producto de un proceso de “ontologización” regional históricamente construido, la principal frontera marítima, un crisol citadino atrayente y faro irradiador que modificó lo regional inmediato, creando una territorialidad –el control sobre un área desde la cual pueden intentar conquistarse otras (Sack, 1991)–; e instrumentalmente era un puesto de conquista hacia tierra adentro (Castells, 1973).

Las obras del puerto tuvieron sus premisas modernizadoras en el tendido de las vías férreas –parte importante del proyecto liberal articulado por la idea de progreso–, contribuyente en el último tercio del siglo XIX al derribo de la muralla que circundaba la ciudad. Y si no fueron definitivas en el derrumbe de la muralla sí fueron importantes –al igual que los alegatos de que el encierro reproducía la insalubridad, por ejemplo (Trens, 1950)– la inauguración en 1873 del ferrocarril México-Veracruz vía Orizaba, conocido como “El Mexicano”, y su ramal a tracción animal de Tejería a Xalapa; la del Ferrocarril a Alvarado, “El Alvaradito”, en 1884, del cual veinte años atrás ya funcionaba una sección a Medellín; y la de “El Interoceánico” en 1892, que hacía el recorrido México-Veracruz por la ruta de Xalapa (García Niño, 2000; Gresham Chapman, 1975; Rees, 1976; Trens, 1950).²

Antes, el 16 de septiembre de 1880, se inició en la ciudad la demolición de “las murallas que la circundaban, los baluartes que le daban aspecto de plaza fuerte... al golpe de zapapico”, como dijo ese día el alcalde Domingo Bureau (Anónimo, 1968: 3).³ Y en un lapso de cincuenta años desapareció por completo, dejando como vestigios de su existencia el casco del Baluarte de Santiago y un pedazo de ella en lo que alguna vez se llamó Puerta Merced.⁴ Lo anterior generó en lo simbólico una nueva concepción del espacio citadino y su uso, diferente al del tiempo amurallado: desaparecieron las ideas de intramuros y extramuros, generando el entendimiento de la ciudad como un todo habitable, sin distingos de espacios acotados.

La creación en 1906 de la Compañía Terminal de Veracruz (CTV) integró actividades ferroviarias y marítimas y la vida económica del puerto se concentró en los patios de ferrocarril y los muelles, ejes de un mercado *in crescendo* que gestó el empedrado de calles, el “encierro” de ríos y arroyos, la introducción de agua potable en 1904 y la edificación de una sola terminal ferroviaria, concluida en 1911 en más de 620.000 metros cuadrados de terrenos ganados al mar y puestos a la venta por el gobierno federal, a cargo de la CTV (García Díaz, 1996). Los puestos dirigentes de ésta fueron ocupados por extranjeros, encabezados por un gerente general que manejaba todo desde la capital

del país; en Veracruz la autoridad máxima era el superintendente, bajo cuyas órdenes estaba el jefe de muelles, quien contrataba a los capataces de entre gente de su confianza, por lo general no nacidos en la ciudad sino llegados a ésta al ser contratados para trabajar en la CTV (Estrada y Rosas, 1968; García Auli, 1977; Domínguez Pérez, 1995).

El tendido de vías para el ferrocarril –y las obras del puerto, en específico– atrajeron familias de jornaleros que fueron incrementando el número de habitantes en la ciudad, de siempre un polo atrayente de mano de obra proveniente no sólo de su *hinterland*, sino de lo regional ampliado. Pasó entonces de casi 11.000 habitantes en 1860 (Blázquez Domínguez, 1986: 136) a 32.663 en 1900 (Secretaría de Fomento, Colonización e Industria, 1904: 68) y 53.115 en 1910 (Dirección General de Estadística, 1910); o sea: creció 66.3 % entre 1860 y 1900, 38.5% en la década 1900-1910 y 80.70% de 1860 a 1910.

Aunque al terminarse las obras del puerto todavía se usaban las carretillas manuales y las espaldas de los estibadores para trasladar “muchísimas mercancías [que] se envasaban en sacos o cajas con peso mayor de 100 kilos” (García Auli, 1977: 16), un lustro después las actividades portuarias empezaron a cambiar porque el volumen, la eslora y capacidad de carga de los barcos nacionales, y sobre todo extranjeros, era cada vez mayor; como recordaba en 1907 un recién llegado que arraigaría en el puerto:

Huele a brea. Hay un ruido ensordecedor. Las carretillas corren sobre el entarimando trayendo i llevando carga. Grandes pacas; cajerío por aquí i por allá con el coñac y “espumosos” que nos llegan de Francia e Italia y de España, los barriles y barricas que contienen el vino tinto o blanco que consumimos a torrentes (Turrent Rozas, 1953: 11).⁵

La actividad “muellera” y ferroviaria, controlada mayormente por la CTV, amplió a finales de 1910 el número de turnos en cubierta y en tierra, sin respeto a la integridad física de los estibadores, lo que hoy sería considerada una flagrante violación a los derechos humanos elementales de los trabajadores; por ejemplo: se nombraba al personal para el trabajo diario a las 6.00 horas, no había jornadas laborales establecidas con horarios fijos y se pagaba a 25 centavos la hora tanto de día como de noche, cuenta Rafael García Auli, y agrega:

Había ocasiones muy frecuentes, en que nos levantábamos a las 5 para trabajar una sola hora que la embarcación necesitaba para terminar sus operaciones... Cuando sufríamos enfermedades... o accidentes... los atendíamos sin la menor ayuda patronal. Nos daban agua en cubos sin tapas, colocados en... las bodegas de los barcos; el manejo de tantos bultos impregnaba el

ambiente con polvo y basura venenosas, cubriendo el líquido con una espesa capa, así, a boca de jarro lo bebíamos, provocando enfermedades y pérdidas de muchas vidas... se cargaban bultos con peso mayor de 120 kilos sin el menor descanso... Los capataces trataban a los trabajadores de manera cruel e inhumana (García Auli, 1977: 3-4).

Las condiciones laborales de los estibadores eran, por supuesto, las mismas para carpinteros, maniobristas y carretilleros, que se enfrentaban a los patrones de manera individual al no existir una organización gremial que los aglutinara y representara (Estrada y Rosas, 1968; García Auli, 1977).

UNIÓN DE ESTIBADORES Y JORNALEROS DEL PUERTO DE VERACRUZ: SU ARRIBO A PUERTO

Los ecos de las huelgas de Río Blanco, cuasi inmediatos por la cercanía geográfica, y Cananea, más dilatados en el tiempo, aunados a la efervescencia del movimiento armado e insurreccional bajo el influjo del anarquismo y el anarcosindicalismo en el sureste veracruzano (Acayucan, Sotepan, Chinameca, Minatitlán y Coatzacoalcos),⁶ calaron hondo en el hacer de los trabajadores portuarios veracruzanos, quienes padecían exceso de cargas de trabajo adjudicadas por la CTV y otras empresas navieras, a cambio de muy bajos salarios.

El descontento contra todo eso era evidente, pero la necesidad de subsistir, mejor dicho por el hambre resistíamos tanta injusticia [narra García Auli]; confiábamos en que nuestra esperanza, trepada en la clin⁷ del tiempo animaba nuestras ansias libertarias; todo estaba en nuestra contra, la Prensa... las autoridades... los patrones y sus Capataces eran cuchillos que cercenaban nuestras vidas al primer intento reivindicativo (García Auli, 1977: 4).

Ese trabajar mucho y ganar injustamente poco, originó que arrancando el mes de julio de 1911 un hasta entonces desconocido Sindicato Único de Estibadores, Carretilleros, Lancheros y Braceros del Puerto de Veracruz, para las actividades portuarias y demandara mejores condiciones laborales.⁸ Detuvieron los trabajadores la carga en navíos, muelles y bodegas para evitar que ante la inactividad portuaria las navieras enviaran los barcos a descargar en otros puertos cercanos; e iniciaron negociaciones que redundaron en un triunfo pírrico para los operarios porque, aunque se modificaron las jornadas laborales y se aumentó el jornal, al interior del presunto sindicato escalaron las disputas por el liderazgo y los radios de acción controlados por cada gremio.

Frente a esos acontecimientos, el grupo con mayor peso dentro del movimiento portuario, los estibadores, abandonó el recién creado sindicato, aprovechó la coyuntura y buscó su registro oficial, pero continuó en la lucha porque se pagaran \$3.00 diarios tanto a ellos como a los lancheros. Exigieron también el pago de horas extras,¹⁰ una respuesta a sus demandas en los siguientes dos días y nombrar una comisión *ad hoc*. Sólo la Compañía Mexicana de Navegación respondió y la negativa mayoritaria de los patrones dio pie a la suspensión de actividades alboreando el 6 de julio. A la par, empezaron a gestar una organización cuyas pretensiones trascenderían al paro en curso: la Unión de Estibadores y Jornaleros, que de inmediato se presentó como tal ante el Jefe Político, figura emblemática de control en vías de extinción del ya para entonces ex dictador Porfirio Díaz, quien había partido al exilio el 31 de mayo inmediato anterior a bordo del vapor Ypiranga, sin pagar boleto.

Aunque para la fecha no existía una legislación específica reguladora de las relaciones obrero-patronales, ni estaba reconocido el derecho de huelga y los procedimientos para llevarla a efecto, el artículo 5° de la Constitución vigente (de 1857, y reformado el 25 de septiembre de 1873) estipulaba que nadie podía ser obligado a trabajar sin el pago justo y sin su consentimiento; y el 9° fijaba que nadie podía ser coartado en su derecho de asociación o reunión con un fin lícito de manera pacífica (H. Congreso de la Unión, 2016). Bajo ese endeble paraguas legal, y apelando de facto sobre todo a las demandas centrales que articularon la declaración de la huelga en Cananea, en la que “se reclamó, probablemente por primera vez en México, la jornada de ocho horas y... la igualdad de trato para los trabajadores mexicanos y la porción en su número, respecto de los extranjeros” (De Buen, 1983: 289), es que los estibadores suspendieron las maniobras portuarias.

La huelga obligó a los dueños de las navieras a responder con un ofrecimiento de \$3.00 por cada turno de diez horas de labores y fue rechazado por los huelguistas. Ante esto, y el riesgo del escalamiento en las demandas por la cerrazón empresarial (que ya había despertado la solidaridad de algunos grupos de trabajadores en la ciudad), el comandante militar de la plaza y el administrador de la aduana propusieron a los empresarios la formación de una comisión negociadora, que gestionara el conflicto frente a los trabajadores de manera integral y no sólo naviera por naviera. Los dueños de las empresas aceptaron y compuesta por ocho de ellos, más el presidente de la Cámara Nacional de Comercio y un representante de los trabajadores, inició sus oficios, mismos que dieron resultado y se acordó que los estibadores, arrumadores¹¹ y carretilleros¹² tuvieran una jornada laboral de nueve horas –la anterior era de 11 o más– que se iniciaría a la 6:00 horas, pago de \$3.00 por jornada, 0.50 centavos por hora extra y pago de \$6.00 por día festivo trabajado.

El 11 de julio de 1911 fue registrada oficialmente ante el Departamento del Trabajo la Unión de Estibadores y Jornaleros del Puerto de Veracruz

(en adelante: Unión), “y el 17 de julio de 1913 firmó con todos los Agentes Navieros de Altura y de Cabotaje, el primer Contrato Colectivo de Trabajo” (García Auli, 1977: 69). A partir de entonces y durante los siguientes ochenta años, su acción laboral y política sería importante y trascendente en la vida del puerto, del Estado y del país. Vale decir que ese contrato no sólo reafirmó lo obtenido por los estibadores en 1911, sino que fijó las coordenadas legales que ampararían los derechos y obligaciones de trabajadores y navieros, lo que no evitó conflictos posteriores que terminarían solucionándose, más tarde que temprano pero siempre, dentro del marco definido por el contrato.

En el resto de ese 1911, y en toda la década de 1910, se sucedieron recortes de salarios, aumentos de jornadas, desaparición de los pagos doble por festivos y un cúmulo de embates patronales que obtendrían la resistencia de los trabajadores, quienes bajo los principios anarquistas, anarcosindicalistas y embrionariamente comunistas, crearon sindicatos de diversos oficios como fareros, carniceros, tabaqueros, panaderos, albañiles, sastres, pilotos de navíos, cargadores, maniobristas... muchos de corta vida y otros con larga vigencia. Acudieron éstos a las convocatorias de sus hermanos de clase y asistieron a los congresos obreros para ir definiendo las estrategias de lucha que iban de la acción directa a la negociación, esgrimidas de manera constante frente a la patronal y al Estado, hasta llegar en la siguiente década a ganarle al puerto el nombre de “La Ciudad Roja” (Mancisidor, 1979)¹⁴ por las constantes acciones colectivas, paros, huelgas,¹⁵ como la general de 1923,¹⁶ y movimientos sociales como el inquilinario en 1922.

Reconocida oficialmente, la Unión de Estibadores, cuyo primer local sindical estuvo en el número 44 de la céntrica avenida Zaragoza (García Auli, 1977), fue anfitriona el 26 de febrero de 1912 de la reunión fundadora de la Confederación de Sindicatos Obreros de la República Mexicana, aunque se apartó de ella el 22 de septiembre del mismo año (Agetro, 1942), iniciando así una vida político sindical de vaivenes, que sería su proceder habitual luego de haber sido ejemplo para la formación de otras importantes asociaciones sindicales de trabajadores portuarios, como el Sindicato de Maniobristas del Puerto de Veracruz, en 1912, así como el de Carretilleros del Puerto de Veracruz y la Unión de Checadores¹⁷ del Puerto de Veracruz, en 1915.¹⁸

La importancia nacional en ascenso de la Unión la condujo a estar presente en el Congreso Preliminar Obrero de marzo de 1916 en el puerto, convocado por la Federación de Sindicatos Obreros del Distrito Federal y de donde surgió la efímera Confederación del Trabajo de la Región Mexicana (Salazar, 1972b), partidaria radical de la acción directa y que sentó las bases para que el 12 de mayo de 1918 en Saltillo, Coahuila, se creara la Confederación Regional Obrera Mexicana (CROM)¹⁹ (Salazar, 1972a; Barbosa Cano, 1980; Carr, 1981; Clark, 1984; Guadarrama, 1981); a ser invitada, como integrante de la Liga de Trabajadores de la Zona Marítima (LTZM), al Congreso convocado

por la Federación Comunista del Proletariado Mexicano para fundar, el 15 de febrero de 1921, la anarcosindicalista Confederación General de Trabajadores (CGT), declarada legalmente constituida en 1922 (Baena, 1980, 1982);²⁰ y a abandonarla en julio del mismo año, en el Tercer Congreso de la CROM, celebrado en Orizaba, e integrarse a ésta. Y en el ámbito local, la Unión promovió en 1920, ya siendo “cromista”, la formación de la LTZM, integrada por doce organizaciones y que dio origen en 1925 a la Federación de Trabajadores de Mar y Tierra (FTMT), integrada por 19 organizaciones gremiales porteñas.

Ideológica y políticamente sus ligas con sectores del gobierno federal empezaron a desplazarla del anarcosindicalismo inicial, manifestado entre 1911 y 1920, hacia posiciones menos radicales y, en ocasiones, decididamente gubernistas. Si ya en 1921, en la fundación de la CGT y como integrante de la LTZM –que declaró tener 1.375 miembros– se había definido ideológicamente por escrito como “sindicalista revolucionario (industrial)” (Baena Paz, 1978: 194), en adelante siguió la pauta que la CROM había fijado desde 1919, cuando negoció su reconocimiento como la única confederación interlocutora del gobierno a cambio del apoyo a Obregón en su búsqueda de la presidencia de la república.

Terminó así la Unión de Estibadores siendo un ente gremial aliado incondicionalmente, al igual que el resto de los sindicatos portuarios veracruzanos, del gobierno.²¹ E inversamente proporcional a su alejamiento de las luchas de los trabajadores creció su importancia política y laboral por la privilegiada posición estratégica de su actividad industrial en la economía nacional e internacional: si sus socios no estibaban y acomodaban en cubierta y bodegas la carga y no operaban los *winches*, no había movimiento portuario porque no entraban ni salían mercancías al país por el primer puerto de México. Turrent Rozas lo recuerda así para 1907:

Atracados, dos barcos de gran tonelaje. Aturde el golpeteo constante sobre los cascos para quitarles la herrumbre i embadurnarlos luego con pintura. Los “winches” vacían los vientres de estos colosos del mar sacando con sus pinzas de malla la mercancía que nos traen mientras por otras escotillas van depositando en ellos cuanto México Exporta (Turrent Rozas, 1953: 12).

Sin embargo, esa fuerza alcanzada por los estibadores no impidió, por disputas políticas al interior de la facción sonorenses gobernante en México, que en 1922 los dueños de las navieras crearan la Unión de Alijadores del Puerto de Veracruz para desplazar a la Unión de Estibadores, firmaran un contrato avalado por las autoridades del trabajo y los alijadores subieran a un barco aprovechando que los estibadores habían bajado a comer.

Al regreso de éstos hubo una trifulca con pistolas y armas blancas, resultando muerto un estibador. Con ayuda de la policía los alijadores asaltaron el

local de la Unión de Estibadores y por órdenes directas del Presidente de la República, Álvaro Obregón, el ejército apoyó a los alijadores para trabajar en el barco en turno atracado en los muelles, pero la tripulación, aliada de los estibadores como miembros de una organización internacional, se negó a trabajar con aquellos y obligó a que volvieran los estibadores al trabajo. A la par, éstos interpusieron una demanda ante la Junta Central de Conciliación y Arbitraje (JCCA) –que la turnaría en 1927 a la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje (JFCA), al ser creada ésta– por el respeto a la titularidad del contrato colectivo firmado con los navieros el 17 de julio de 1913, revisado bianualmente, vigente en la fecha del conflicto y fortalecido por la Ley Laboral del Estado de Veracruz, promulgada en enero de 1918 y la más avanzada hasta entonces en el país: era la única que tenía una JCCA estatal –en todos los demás estados sólo había Juntas Municipales de Conciliación y Arbitraje– y definía con claridad los derechos a la organización sindical, a la libertad individual para afiliarse a un sindicato, al contrato colectivo obligatorio, a jornadas laborales de ocho horas, prohibía los despidos injustificados, fijaba indemnizaciones para los casos en que éstos se efectuaran y obligaba al pago de salarios iguales tanto a mujeres como a hombres, entre otros (Fowler Salamini, 2013). El fallo definitivo en favor de los estibadores lo daría hasta 1929 la JFCA (García Auli, 1977), siendo presidente Emilio Portes Gil, asesinado ya Álvaro Obregón y en pleno “Maximato” de Plutarco Elías Calles, reafirmando el lugar ganado gracias al voluntario sometimiento a las directrices gubernamentales, como una más de la casi totalidad de las organizaciones obreras bajo la férula cuasi omnimoda del Estado mexicano, nacionalista de sesgo estatista con algunos rasgos corporativistas.

Aunque el motivo del presente trabajo es lejano a una revisión conceptual en torno al corporativismo es pertinente, dada la singularidad del caso mexicano, hacer algunas puntualizaciones al respecto. Dicho caso mantiene, sí, vínculos con la definición al uso y cuasi clásica, de Incisa (1981: 372), que considera al proceso corporativo como “la organización de la colectividad sobre la base de asociaciones representativas de los intereses y de las actividades profesionales”; pero sobre todo con el objetivo de control político que con ello se persigue mediante “la remoción o... neutralización de los elementos conflictivos” inherentes a la relación histórica entre los sectores hegemónicos y los sectores subalternos, entre patrones y trabajadores, entre la sociedad política y la sociedad civil, pues. Para ello, la cúpula gubernamental del Estado mexicano inició a fines de la segunda década del siglo pasado un *quid pro quo*: las dirigencias de los sindicatos insertos en la lógica del control gubernamental obtenían prebendas para sí y sus asociados a cambio del apoyo acrítico –o “lealtad a ciegas”– a las políticas oficiales. Más adelante, en 1929, resultado de la creación del Partido Nacional Revolucionario (PNR), el gobierno acrisoló en éste a los obreros –entre ellos los estibadores (García Auli, 1977)–, a los cam-

pesinos, a los comerciantes, a los pequeños empresarios y a los militares. Luego, en 1938, durante el sexenio de Lázaro Cárdenas (1934 a 1940) el PNR devino Partido de la Revolución Mexicana (PRM) por decisión presidencial y se cimentó el proceso con la creación de los llamados “sectores” del partido, de manera relevante el obrero y el campesino, nucleados en la Confederación de Trabajadores de México (CTM) y en la Confederación Nacional Campesina (CNC), respectivamente; el militar lo integraban el ejército y la marina armada. Y en 1943, durante el gobierno de Manuel Ávila Camacho, se crearía la Confederación Nacional de Organizaciones Populares (CNOP) para aglutinar a todo el llamado “sector popular”, integrado por los ciudadanos no obreros ni campesinos en el partido, y desaparecería el sector militar, trasuntándose el PRM en el Partido Revolucionario Institucional (PRI). Para entonces cada uno de los sectores estaba aglutinados en las tres centrales sustentadoras del pacto vertebrador de la estructura de un sindicalismo mexicano de Estado, más que uno corporativizado en sentido estricto.

Diseñada, iniciada y fortalecida por Lázaro Cárdenas, y afinada sexenalmente de acuerdo a los vaivenes propios de los grupos políticos priistas en la cúspide del poder, dicha lógica envolvente generó un modelo sindical como la base social mediante la cual el gobierno fue definiendo el proyecto de nación, cuyo desarrollo se ancló a la política clientelar que le definió el rostro al ser y hacer sindicales: la afiliación en masa de los miembros de las organizaciones obreras, campesinas y populares al PRM, primero, y a su vástago el PRI, después. En consecuencia, las cúpulas dirigentes de las centrales sindicales, devenidas representantes de intereses gremiales y sectores del partido a la vez, eran las correas de engrane que gestionaban prebendas, evitaban conflictos laborales —movilizaciones, paros, huelgas—, promovían y aportaban los votos en época de elecciones para los tres niveles de gobierno y concertaban/negociaban los posibles antagonismos en el crisol gobierno-partido único.

En parte, ese sindicalismo de Estado mexicano se asemejaba, por ejemplo, a lo que Segovia (2006) afirma para el caso argentino entre 1930 y 1945 — mismo periodo que el de los sexenios cardenista y avilacamachista y con los mismos tintes nacionalistas—, donde “entre... nacionalistas como... liberales... hay una marcada tendencia a agrandar el Estado, estatizar a la sociedad y la economía [que] destruye las unidades sociales y se abastece... de grupos... enormes, anónimos, como los sindicatos y los gremios que desde 1940 hemos tenido” (Segovia, 2006: 352-353). Más aún: al igual que en México, en Argentina ese presunto corporativismo *sui generis*, según nuestro autor, devino “en representación de intereses” (Segovia, 2006: 354).

Respecto al caso brasileño, el otro equiparable al caso mexicano durante el mismo corte histórico y primer periodo gubernamental de Getulio Vargas, según Duarte Costaguta (2019) se gesta y consolida, “a partir de la praxis corporativista institucionalizada en el aparato jurídico-político... [de] lo que en-

tendemos como nacional-estatismo... [donde] el Estado [devino] el epicentro de las decisiones políticas, interventor en el campo económico, regulador en el ámbito social y de relaciones de trabajo” (Duarte Costaguta, 2019: 80). Diferente en buena parte de los gobiernos mexicanos desde 1934, que incluyeron como política transexenal el amasíato, por intereses económicos y políticos compartidos, con la iniciativa privada, independientemente que las dirigencias del sindicalismo de Estado mexicano, más clientelar que corporativo, obtuvieron vía negociación/corrupción cargos políticos en los poderes ejecutivo y legislativo; y ostentosas ganancias económicas.

Inserta en tales circunstancias y aprovechándolas decididamente, la Unión de Estibadores, como gremio privilegiado, catapultó su poder económico y político a grado tal que el 1 de junio de 1991 el presidente Carlos Salinas de Gortari decretó la requisa de todos los servicios, maniobras y bienes relacionados con el movimiento portuario en los muelles veracruzanos (Diario Oficial de la Federación, 1991).

HISTORIA DEL TRABAJO Y RELACIONES INDUSTRIALES EN LOS MUELLES DE VERACRUZ

La historia de organicidad y organización del artesanado y el proletariado veracruzanos, y quizás mexicanos, en el tercer tramo del siglo XIX y primero del XX, se ha estudiado desde sus ideologías alimentadoras –el mutualismo, el anarquismo, el anarcosindicalismo, el socialismo, el comunismo–; sus proyectos organizativos –mutuales, sindicatos, federaciones, confederaciones–; sus luchas en pro de derechos y mejoras salariales –condiciones de higiene, jornadas laborales, tiempo del trabajo y el ocio, prestaciones sociales–; su imbricación con algunas organizaciones partidarias como el Partido Liberal Mexicano (PLM), entre 1900 y 1910, y el Partido Comunista Mexicano (PCM), de 1920 en adelante; y su inclusión en otras como el PNR/PRM entre 1929 y 1940, y de este año hasta la actualidad en el PRI, específicamente.²² Pero ha sido poco o nada estudiada desde las historias propias del mundo del trabajo, desde adentro, desde su especificidad concreta de nodo generador de lo orgánico y organizativo; ésta, es una asignatura pendiente que puede aportar luces hasta hoy no encendidas en la conformación del trabajo industrial moderno en México. Al respecto de hacer esas historias del trabajo industrial, Womack Jr. (2012: 17) plantea lo siguiente:

Para entender mejor la historia de las luchas de clase modernas, necesito saber más sobre las relaciones técnicas e industriales de producción, la interdependencia estructural de la producción y su articulación local y a mayor escala (tanto nacional como internacional), para determinar dónde

estaban las posiciones industrial y técnicamente estratégicas. Cómo la interdependencia siempre implica desequilibrios... materialmente inevitables [y] los trabajadores en esas posiciones estratégicas tienen poder sobre más producción que los trabajadores de otras posiciones.

Bajo esta óptica interpretativa, los trabajadores portuarios se revelaron en el primer tercio del siglo pasado como un sector importante, por su posición estratégica, del proletariado industrial no sólo en el puerto de Veracruz, donde el gremio mayoritario, los estibadores, era generador de relaciones comerciales locales –legales e ilegales– e impulsor de empleos periféricos, sino en el plano nacional e internacional porque aunados a los ferrocarrileros constituyeron la diada sustentadora del tráfico de mercancías y de pasajeros: en lo material concreto y lo cultural simbólico. La posición estratégica²³ de la Unión, la más importante y sólida fuerza del trabajo en el puerto y un engrane fundamental en el proceso de producción/reproducción del capital durante las primeras cuatro décadas del siglo XX, como ya se dijo, creció exponencialmente en esos tiempos porque, va cita larga:

la del trabajo es fuerza no sólo en sentido positivo, por lo que aporta... sino también, y en esto radica lo más especial, en sentido negativo, por lo que quita o resta a la producción cuando deja de operar, que es muchísimo en el caso de las posiciones industrial y técnicamente estratégicas. No es una fuerza que se pueda agregar o sustituir libremente... Si desaparece... se abre un vacío que ninguna otra fuerza (sin ser obrera) puede llenar; al hacer que disminuya la producción, se impone sobre las corrientes culturales, comerciales, políticas y demás, activa unas, anula otras. Únicamente la negación obrera tiene tal fuerza definitoria, a la vez crítica y decisiva (Womack Jr., 2007: 51-52).

Ya en esos años la vida porteña giraba, directa o indirectamente, en torno a las actividades portuarias y ferrocarrileras, primordialmente la División del Ferrocarril Mexicano en Veracruz, aunque la infraestructura ferroviaria porteña estaba integrada por el “ferrocarril del Pacífico [y su estación de Los Cocos]; la del Alvarado con su amplio patio... la del Interoceánico, enclavada atrás del Hospital Militar, con su plazoleta al frente... y la del Mexicano en La Caleta” (Turrent Rozas, 1953: 16), donde confluían al final para enlazarse a los muelles. Todas ellas estratégicas en la cadena de producción y distribución mercantil; más aún cuando el proceso modernizador del trabajo en los muelles, mediante el uso de tecnología y la división interna del trabajo industrial, definió la importancia de cada actividad productiva específica: todas eran importantes, sí, pero unas, como las llevadas a efecto por la Unión de Estibadores y el gremio ferrocarrilero, eran más importantes que otras.

Esta posición y la vinculación barcos-trenes amplió la importancia estratégica del gremio responsable de acomodar en cubierta, descargar y poner la mercancía en el muelle a orillas de los buques, para de ahí iniciar las maniobras en tierra atendidas por otros gremios –carretilleros, maniobristas, almaceñistas, checadores– hasta ser estibada en los vagones de ferrocarriles y viajar tierra adentro; periplo que se reproducía a la inversa para viajar mar afuera.²⁴

EL REGLAMENTO EN CUESTIÓN

Aprobado en asamblea de socios el 16 de junio de 1938 y oficializado el 7 de enero de 1939²⁵ por el Departamento del Trabajo, el *Reglamento de la Unión de Estibadores y Jornaleros del Puerto de Veracruz* (en adelante: *Reglamento*) único del gremio conocido hasta hoy de manera pública, es un documento normativo y procesal híbrido, que a simple vista se mueve entre el reglamento y el estatuto porque la frontera entre ambos marcos normativos es porosa, lo que lleva a confundirlos o a mezclarlos en la práctica.²⁶ Es también, y en ello radica su carácter *sui géneris* e importante en el terreno de las historias del trabajo industrial moderno, el primer documento que atisba el ordenamiento del proceso del trabajo portuario y en consecuencia, por lo menos, de los trabajadores en la ciudad de Veracruz.

Compuesto por 25 capítulos distribuidos en 56 páginas, incluida la portadilla y una falsa, el *Reglamento* es una edición de bolsillo impresa en papel rústico, con portada de cartón amarillo, letras negras y en formato vertical de 10 centímetros de ancho por 13.5 centímetros de alto (Figura 1). En su Primer Capítulo, Artículo Segundo, declara que la Unión de Estibadores tiene su domicilio en “la ciudad y puerto de Veracruz, y [que] su lema será ‘POR UNA SOCIEDAD SIN CLASES’” (3). El siguiente Capítulo, Artículo Tercero y único, contiene su objetivo:

Estudiar, Mejorar y Defender los intereses de sus asociados, procurando enaltecer el nivel moral y cultural de los mismos. Luchar por el mejoramiento de todos los trabajadores del País, aportando nuestra solidaridad para todos aquellos actos que traduzcan el objetivo indicado de acuerdo con la declaración de principios y estatutos de la Confederación de Trabajadores de México (*Reglamento*, p. 4).²⁷

De la página 3 a la 36, quince capítulos incluidos los ya señalados Segundo y Tercero, el *Reglamento* expresa las generalidades acerca del objeto de trabajo del gremio y la administración de la organización: nombre, domicilio y objetivos (p. 3); el radio de acción laboral del gremio (p. 4); obligaciones y derechos de los agremiados (pp. 4-6); nombramiento (pp. 6-8) y obligaciones

de la directiva, y de cada uno de sus integrantes: presidente (pp. 8-10), vicepresidente (p. 10), secretario (pp. 10-11), prosecretario (pp. 11-12), tesorero (pp. 12-15); comité del trabajo (pp. 16-18) y vocales (pp. 18-20); lo concerniente a lo mismo para la comisión de hacienda (pp. 20-22) y los encargados a bordo (pp. 22-24); la admisión de socios (pp. 24-25), asambleas (pp. 25-27), las juntas previas (pp. 27-28) y el retiro de los socios (p. 28); lo relativo a las cuotas (p. 29) y a la previsión social (pp. 29-36). Pero el Capítulo Décimo Sexto, acerca del Comité del Trabajo, que abarca de la página 36 a la 46 e incluye un solo Artículo (el 40) y 38 apartados, rebasa el ámbito de un reglamento interno y fija una serie de acciones laborales a cubrir dentro del proceso de trabajo organizado; ése que sustenta “el trabajo industrial... continuo, diligente y colectivo realizado a través de divisiones técnicas del proceso, de fuerzas múltiples en un movimiento organizado... *técnico*, diestro, premeditado, útil... [y que] puede implicar (o no) la operación de maquinaria” (Womack Jr., 2012: 13; destacado en el original).

Para el cumplimiento de ese carácter “continuo, diligente y colectivo” del trabajo en los muelles veracruzanos y los barcos en ellos estacionados, el mismo Artículo 40 establece tres turnos a lo largo del día y la noche, incluidos domingo y días festivos, y define los horarios de labores:

El nombramiento del personal se hará precisamente en el lugar señalado por la Asamblea,²⁸ bajo el siguiente horario:

A) por la mañana a las siete y treinta.

B) Por la tarde a las trece y treinta.

C) Por la noche a las diez y nueve y treinta.

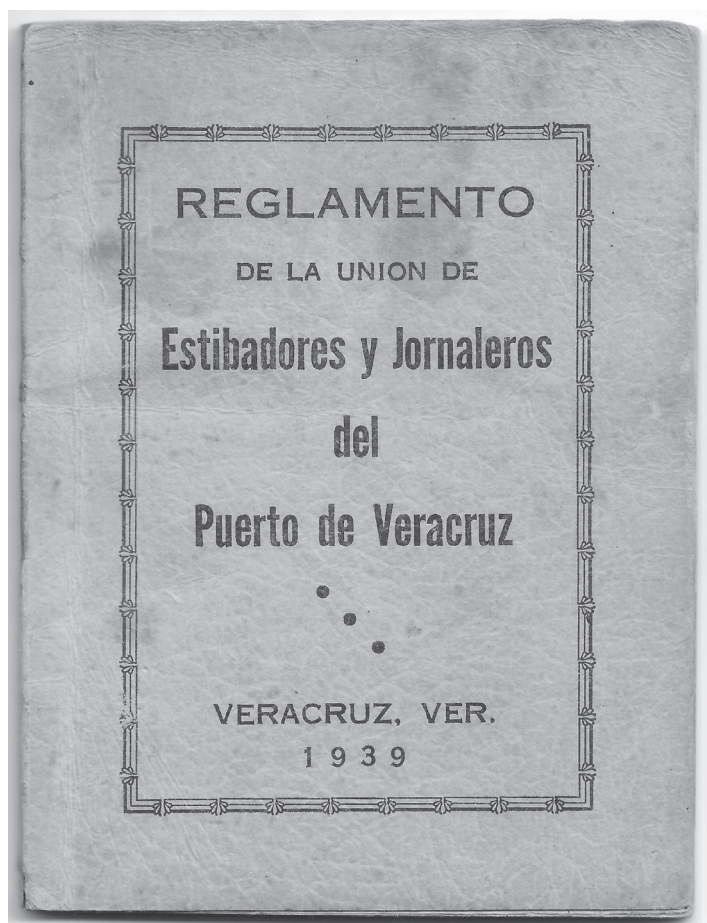
D) El nombramiento oficial del personal será cerrado por la mañana a las nueve horas; por la tarde a las quince horas y por la noche a las veinte horas (Reglamento, p. 36).²⁹

David Montgomery dice, en entrevista con Naison y Buhle (1984), que al término de la Guerra Civil estadounidense, y definitivamente en el tránsito del siglo XIX al XX, se incorporaron a la industria en ese país trabajadores no calificados y que los calificados quedaron fuera del proceso productivo, participando sólo desde la periferia –como técnicos en la construcción de herramientas o supervisores, por ejemplo–, situación muy distinta a la de los estibadores en Veracruz para las primeras décadas del siglo pasado, cuando afianzaron su poder como fuerza obrera de élite por ser, precisamente, operarios técnicamente calificados dentro del trabajo portuario cada vez más dependiente de la mecanización exigida por el desarrollo tecnológico: en tanto los barcos se hicieron más veloces y con mayor capacidad de carga, las estancias en los muelles exigieron mayor rapidez en la carga y descarga de los navíos para evitar el tiempo muerto. En esa aceleración de los procesos de trabajo

cumplieron un papel importante grúas y malacates, artefactos decididamente emblemáticos de la carga y descarga de barcos:

el empleo de estos aparatos creó nuevas especializaciones entre los estibadores: sus operadores tenían que dominar los controles... para manejar eficientemente las líneas sin tirar la carga; los portaloneros³⁰ tenían la delicada responsabilidad de dirigir, por medio de señales, el movimiento de los cables y redes que alzaban la mercancía... habrían de aprender nuevas técnicas para colocar los objetos dentro de las redes y sobre las *paletas* para evitar que se cayeran durante su trayectoria entre el barco y el andén (Adleson, 1984: 32).³¹

Figura 1. Portada del Reglamento. Fuente: AEGN.



Ramón Cano Manilla, pintor oriundo de Martínez de la Torre, Veracruz, visitó en 1905 la ciudad de Veracruz y trabajó unos días en el muelle; iba con destino a Valle Nacional, Oaxaca, y cuenta así su primera impresión al llegar al puerto:

¡Qué cosa más admirable y más interesante me pareció todo aquello! Lo que primero llamó mi atención... fueron los grandísimos barcos que, amarrados al muelle, se mecían, movidos por el agua, produciendo monótonos y espaciados chirridos... [...] Todo era para mí motivo de admiración... y, algunas cosas, ¿por qué no decirlo?, me causaban hasta miedo. Tal eran las grandes grúas, levantando aquellos pesadísimos fardos de la cubierta del barco, para llevarlos por el aire, amarrados con gruesas cadenas y colgados de poderoso ganchos (Cano Manilla, 1989: 56).³²

Y en su citada novela *La ciudad roja*, José Mancisidor reafirma la modernización y modernidad del trabajo en los muelles veracruzanos cuando describe en un pasaje de la obra la siguiente escena del trabajo transcurrido dentro del recinto portuario: “En aquel navío extranjero en descarga, Juan Manuel [protagonista principal] manejaba el *winch*... Las carretillas... rodaban... por el piso enlosado... la grúa, brazo púgil del moderno maquinismo, hundía su mano engarfiada en las negras profundidades del portalón” (Mancisidor, 1979: 23).

El paso del gancho manual al malacate y al *winche*, el uso de las carretillas elevadoras de carga a gran altura —antecedentes de los montacargas actuales—, de *palets*,³³ de carros con ruedas de baleros, y convoyes de estos en lugar de las carretillas o diablos manuales usados en los años veinte, contribuyeron al movimiento de grandes volúmenes de variadas mercancías en las bodegas de los navíos, en el traslado de la carga dentro de los muelles y en las maniobras de estiba al interior de los almacenes portuarios.³⁴

Tales eran las características del escenario de trabajo de la Unión de Estibadores que el *Reglamento* precisa como su radio de acción:

el de Carga y Descarga de toda clase de Embarcaciones y cuerpos flotantes que arriben al Puerto o fondeen en la Rada del mismo, así como en el manejo de Carga de Cabotaje en los Malecones, Bodegas, Playas y demás sitios de Tierra destinados a ese servicio, o que en lo futuro señalen para ese mismo trabajo las Autoridades respectivas, ya se trate de embarcaciones nacionales o extranjeras. Manejo de Equipajes a Bordo, Gambusas,³⁵ Pintura de Barcos, Reparación de Carga Averiada, Barredura de Bodegas y Maniobra en los Cargamentos de Tránsito de acuerdo con los Contratos Colectivos de Trabajo y con las resoluciones de las Autoridades Federales. Y toda clase de Maniobras Marítimas a bordo de las Embarcaciones, dentro o fuera de la Bahía y en la Jurisdicción de la Capitanía de Puerto.

El Artículo 40 (pp. 36-46) es nodal en el establecimiento de las directrices del proceso del trabajo y le otorga a la Unión de Estibadores el control del propio proceso, al dejar en sus manos el nombramiento del personal: ella decide quiénes –de sus socios, en principio, y de acuerdo con un rol; y después de los no socios– trabajan y quiénes no. Asimismo, cada una de las 38 fracciones integrantes del Artículo 40 enfatiza paso a paso las acciones a desarrollar por los nombrados, algunas situaciones que pudieran presentarse en el cumplimiento del proceso laboral, las correcciones/sanciones procedentes e incluso se asientan medidas a tomar en circunstancias especiales y/o de excepción, utilizando términos raros para designar características y/o situaciones del trabajador difíciles de aprehender o precisar, así como para algunos fenómenos meteorológicos; por ejemplo, la fracción H del Artículo 14 es muestra de la señalada rareza de una de esas concepciones:

En caso de lluvia suspender los trabajos, reanudándolos al terminar *ese mal*. En caso de amenaza de lluvia, indicarlo al Comisionado de Trabajo, para que éste recabe la orden escrita de la Compañía, a fin de garantizar que el personal se nombra bajo la responsabilidad de ella, comprometiéndose a pagar el tiempo que se pierda por *ese mal* (*Reglamento*; los destacados me pertenecen).

Otro ejemplo de esas características y/o situaciones se encuentra en la fracción N del mismo Artículo 14, donde se indica que sólo se permite el uso

de ayudante en el trabajo [a] los socios reconocidos como cansados, para lo cual se hará una selección de ellos que la asamblea analizará y resolverá, así como los compañeros enfermos previo certificado médico en que conste el tiempo que demore el impedimento [textual], y los que se consideren con derecho a esta prerrogativa se dirigirán a la asamblea, única que autorizará cada caso expidiendo la tarjeta respectiva (*Reglamento*, p. 19; el destacado me pertenece).

Más adelante, la misma fracción N fija la excepción a lo anterior y se concede “un periodo anual, para cada socio de 30 días, del que podrán hacer uso cuando lo crean conveniente usando durante este tiempo ayudantes” (*Reglamento*, p. 40); y cierra el texto de la fracción una disposición que puede ser tachada no sólo de exagerada para su tiempo, sino en la actualidad de discriminatoria y estigmatizadora: “De ninguna manera se permitirá ayudantes a los compañeros reconocidos como viciosos, ni aquellos que estando en curación sigan dedicados a la embriaguez” (p. 40). En todos los casos, esos ayudantes no pueden ser socios, sino trabajadores ajenos a la Unión, como lo establece

de manera categórica en su primer párrafo la fracción LL del Artículo 40: “Ningún socio podrá usar a otro como ayudante” (p. 46). Estas situaciones de excepción fueron las que abrieron la puerta a uno de los más graves vicios y perversiones de la ética del trabajo en el gremio: el “cuijismo”, práctica que muchos socios desarrollaban y consistía en pagarle un porcentaje de su salario a una persona ajena a la Unión de Estibadores, el “cuije”, quien trabajaba por el socio para que éste no apareciera como faltista al trabajo. El origen de la palabra aplicada al caso, e inexistente en español, se pierde en el tiempo, aunque forma parte del caló porteño, a grado tal que se trasladó a otras actividades laborales, y a muchas no laborales. Acerca del “cuijismo”, Rafael García Auli dice que se acabó en 1970 y justifica así dicha práctica:

La Prensa, las autoridades, el Comercio, los Escritores, los Patrones por esa actitud que podrá carecer de justificación sindical o legal, pero [que] salvó de la miseria a muchas familias, nos llamaron explotadores, hasta de ladrones nos trataron... La Unión respondió con su silencio a tantas mendacidades (García Auli, 1977: 48).

El “cuije” cubría los turnos del socio como si éste lo hubiera hecho, impedía la merma en el número de horas trabajadas y registradas en el expediente del socio y, por consiguiente, la disminución de “las participaciones económicas que la Unión reparte cada cuatro meses a todos sus asociados en proporciones absolutamente iguales” (*Reglamento*, p. 5), como ordena la fracción I del Artículo 6°. Esa prestación, según el Artículo 10°, fracción I, es “el rendimiento económico de los trabajos de acuerdo con el número de horas que cada socio haya trabajado durante ese tiempo, así como la distribución correspondiente al pago del séptimo día que enteran las Compañías navieras” (p. 14). Todo lo anterior es reafirmado y desglosado en los Artículos 51 al 55 del Capítulo Décimo Quinto del *Reglamento* (pp. 55-56).

El Artículo 17 establece en sus ocho fracciones los requisitos a cubrir para la admisión de nuevos socios. De ellas sobresalen las fracciones D y H. La primera exige que la “solicitud sea firmada por dos socios activos” (*Reglamento*, pp. 24-25) y la segunda fija que “La cuota de inscripción será de \$700.00 y los nuevos socios no gozarán de los derechos de los viejos agremiados hasta no cumplir 2 años dentro de la Unión, pero sí disfrutarán de los Contratos de Trabajo y prerrogativas de la Ley Federal del Trabajo” (p. 25); y en la fracción H del Artículo 8° se informa que el 16 de diciembre de 1937 la Unión de Estibadores había firmado un “Convenio... con los Navieros” (pp. 9-10).

Como referentes para evaluar el monto de la cuota de inscripción señalada vale recordar que la paridad peso-dólar en 1939 “cayó de 3.60 hasta 6 pesos por dólar en agosto... para luego recuperarse hasta 4.85 pesos por dólar en octubre de 1940” (Escobar, San Juan y Pérez Arce, 1982), y que el salario mí-

nimo diario era de \$2.50 en 1939 (Escobar Toledo, 2014). Es pertinente tener en cuenta también, para no perder la historicidad de los datos, que el proceso de inflación obligó a que en 1993, durante el penúltimo año del sexenio de Carlos Salinas de Gortari, se le quitaran tres ceros al peso y se crearan los “nuevos pesos”; de tal manera que desde entonces lo que realmente costaba \$1.000 pasó a costar \$1.00. Quizás lo anterior fue lo que llevó a designar al gremio estibador como una aristocracia obrera.

Existen dos figuras centrales en la coordinación y supervisión del desarrollo de las maniobras de carga y descarga en cada barco: el Comisionado de Trabajo, responsable en tierra del buen desarrollo de las labores, y el Encargado de Trabajo, responsable de lo mismo pero a bordo. Aparentemente las funciones y niveles de autoridad de ambos son iguales y sólo se cumplen en espacios diferentes, como lo expresa la fracción I del Artículo 13, único del Capítulo Séptimo titulado “Del Comité del Trabajo” (*Reglamento*, p. 16)³⁶:

El radio de acción de los Comisionados de Trabajo está en tierra, vigilando siempre que los Carros, Maniobras, Carretillas, siempre circulen con actividad, y cuando por cualquiera causa ajena al personal de a bordo no se diera el avío suficiente, enseguida avisar al Representante de la Compañía para que corrija el mal. El trabajo a bordo, es atendido por los Encargados a quienes recurrirá para que las labores estén siempre activas” (*Reglamento*, p. 17).

Acerca de cómo son electos o designados los Comisionados de Trabajo nada hay en el *Reglamento*. La fracción A del Artículo 7º, único del Capítulo Quinto titulado “Del Nombramiento de Directiva”, solo los incluye como integrantes de la Directiva; la fracción D del mismo artículo establece que los Encargados se elegirán “precisamente en la Asamblea General que para el efecto se convoque el último Domingo del mes de Abril de cada año” (*Reglamento*, pp. 6-7) y éstos le dan nombre al Capítulo Décimo: “De los Encargados” (p. 22).

Otras figuras involucradas en el trabajo *in situ* son los Vocales —éstos dan nombre al Capítulo Octavo, “De los Vocales” (p. 18), con un solo Artículo, el 14, y 17 fracciones (pp. 18-20)— y los Delegados de Trabajo, además del Comité del Trabajo, pero no se dice en ninguno de los artículos o fracciones del *Reglamento* quiénes lo integran y de qué manera son electos o designados sus integrantes. Sólo se indica, en la fracción B del Artículo 7º, que “El día primero de Enero de cada año, se celebrará Asamblea General Extraordinaria para dar posesión a la nueva mesa directiva así como al comité del trabajo, quienes rendirán la Protesta respectiva” (p. 7). Como sea, ese Comité trata en el proceso concreto del trabajo a bordo y en tierra, al igual que los Vocales y Delegados, con el Comisionado y el Encargado de Trabajo.

Puede colegirse de una primera lectura de los artículos y fracciones del *Reglamento* referentes a las acciones de los Vocales y Delegados que aunque son la misma persona y figura, por razones desconocidas se alude a ellas con nombres diferentes; por ejemplo: el Artículo 14, fracción D, establece como una obligación de los Vocales “Cuidar que a bordo de las embarcaciones los socios presten obediencia a las órdenes de los Encargados, suspendiendo en los términos que previene este reglamento a los que violen o pretendiesen violar dichas órdenes o acuerdos de la Unión, suspensión que se dictará contra el Delegado que tolere la desobediencia de los socios” (pp. 18-20). Luego entonces, los Vocales devendrían una especie de supervisores del trabajo *in situ*. Sin embargo, la fracción I del mismo Artículo 14 dice a la letra:

Los Delegados están obligados a trabajar en la misma forma que lo hacen todos los socios y no se extralimitarán en sus funciones, teniendo los *dos Delegados* idénticas facultades para cuidar el orden y disciplina, siendo responsables de todo lo que ocurra en el tramo del buque a su cuidado (*Reglamento*, p. 19; el destacado me pertenece).

Pero en una segunda lectura a detalle de esa fracción D (pp. 18-19), e independientemente de su manifiesta incongruencia sintáctica, los Vocales aparecen como equiparables y/o sinónimos de los Delegados; en la fracción I (p. 19) tanto Comisionados como Encargados resultan sinónimos de Delegados; y en la fracción J (p. 19) se menciona que los Delegados no podrán tener ayudantes y que en caso de ausentarse “dará[n] aviso al Encargado” (p. 20). Una interpretación posible y sintética, a partir de revisar lo enunciado y el resto del articulado del *Reglamento* al respecto de tales puestos de trabajo, y concediendo licencia al argot gremial, puede transitar en el siguiente sentido: en la concreción del trabajo tanto Vocales como Encargados y Comisionados son en quienes la Unión, al través de su Directiva, “delega” responsabilidades y, *ergo*, son Delegados de aquella ante las navieras y los que están a cargo de la coordinación de las labores. Aunque también pueden ser todos ellos, apelando a una interpretación de lo que marca la fracción M y última del “Artículo TRECE” (p. 18), Comisionados, por integrar el multicitado Comité del Trabajo, instancia para la cual son elegidos en asamblea.

Los huecos informativos e imprecisiones acerca de los requisitos y procesos de elección de Comisionados y Encargados de Trabajo, Vocales y Delegados, así como la real existencia de ellos como cuatro persona distintas, se deben a que el *Reglamento*, como todos lo de su especie, se creó a partir de la recuperación de la experiencia del acto específico del trabajo; en éste, premisa materialista básica, la materia existe independientemente de la idea y genera a ésta, vuelta para el caso norma o regla. Por consiguiente, y en acuerdo a la premisa señalada, históricamente los operarios experimentados desarrollan

cuasi de manera automática su trabajo porque es parte de su patrimonio intelectual,³⁷ y por supuesto manual, adquiridos en la concreción de lo laboral; en otras palabras: “el trabajo es la experiencia distintiva que sólo los trabajadores experimentan y sobre la que sólo ellos pueden reflexionar” (Womack Jr., 2012: 15).

Es importante señalar las dificultades que tenemos los legos para comprender la continuidad/discontinuidad de los horarios de trabajo establecidos en el Artículo 40 del *Reglamento*, pero esas dificultades pueden extenderse a todo el trabajo industrial porque “históricamente, y en los hechos, no existe el trabajo genérico [y aquel] son tareas, prácticas y procesos técnicos industrialmente específicos” (Womack Jr., 2012: 19) y cambiantes. Por lo tanto, no sólo hay que saber cómo lo realizaban los operarios en el momento histórico analizado, sino las transformaciones que las máquinas, artefactos y herramientas fueron provocando, ya que todo instrumento de trabajo, conocimiento y expresión, construye a su propio usuario. Ello va generando las especializaciones y a los obreros calificados para esas tareas específicas dentro del proceso integral del trabajo industrial.

La ajenidad del lector a la experiencia laboral de los estibadores veracruzanos es la generadora de una aparente imprecisión existente en el *Reglamento* a los ojos de aquel. Sin embargo, para los directamente vinculados al trabajo portuario no existe: en el lugar de los hechos esos motes de Comisionados, Encargados, Vocales y Delegados, dados en el documento guía, pasaban a mejor vida y eran suplidos por la manifiesta acción ejecutora de la fuerza de trabajo producida por cada uno de los involucrados, sin asomo de interferencia entre sí y mucho menos de disputas por la mayor o menor importancia de la nomenclatura. Las disputas se dieron, en los años iniciales de la Unión de Estibadores por otras causas, entre ellas, de manera relevante por las posibles escisiones de miembros o grupos de éstos, los procesos de elección de la dirigencia.

Esas reyertas políticas internas a lo largo del proceso electoral que contemplaba las campañas electorales de las planillas competidoras para conseguir el apoyo de los socios y la elección misma, generaba fricciones internas y en ocasiones conflictos postelectorales. Y existieron hasta que los socios adoptaron una manera peculiar de elegir a sus dirigentes: hacerlo por turnos y acorde a la lista de ingreso cronológico a la Unión de Estibadores, a diferencia de la mayoría de gremios obreros donde existen campañas en pro del voto y éste se manifiesta individualmente por una u otra de las planillas registradas. Aunque en sus primeros años sí eran elegidos al través del voto secreto y directo, en algún momento de su segunda o tercera décadas de existencia, explica García Auli (1977: 49):

no supimos si por falta de educación sindical [la elección], provocaba re-

yertas internas... divisiones perjudiciales para la agrupación, obligándola a modificar ese sistema electoral [y elegirlos] por riguroso turno, por el orden de la lista de socios. Los abogados a ocupar un cargo tienen un año para prepararse debidamente en el mejor desempeño del puesto que por dicho orden les pertenezca.

Aparentemente, al través de esta modalidad todos los socios tenían la oportunidad de dirigir durante un año al gremio. Sin embargo, el *Reglamento* establece entre los requisitos para ser presidente, vicepresidente, secretario, prosecretario o tesorero, una antigüedad mínima de 10 años como socio (pp. 8-12); y para los vocales cinco (pp. 12-15). Todos duran en su cargo un año, no pueden ser reelectos al cargo ocupado hasta en tanto el resto de sus compañeros hayan ocupado dicho cargo. Y la elección de todos ellos, dice la fracción F del Artículo 7 del *Reglamento*:

se hará leyendo el Presidente la Lista de Socios, preguntándose a los por ella designados si se sienten capacitados para desempeñar sus cargos y al obtener contestación afirmativa la Asambleas discutirá esa capacidad y en caso que la resolución sea negativa el sustituto se elegirá por el mismo orden y con idéntico requisito (p. 7).

Sí, aparentemente todos tenían la oportunidad de ser dirigentes, pero algunos tenían más oportunidades que otros y un vocal, por ejemplo, podía ser integrante de la Directiva durante cinco años en los cuales iba subiendo anualmente de puesto hasta llegar a la presidencia. Y sí, con esa manera de elegir a sus representantes la Unión de Estibadores abatió los conflictos porque a fin de cuentas todos los socios asumieron que en algún momento de su vida sindical serían representantes gremiales, pero sobre todo porque los beneficios económicos fluían sin intermitencias y sin importar quiénes fueran los dirigentes. No solo porque todos ellos fueran probos y capaces en sus labores administrativas, sino porque el Reglamento desde 1939, y su alianza clientelar desde inicios de los años veinte del siglo pasado con el gobierno de turno —que siempre fue del mismo partido, “su partido”—, les concedieron canonjías extraordinarias y los insertaron en la élite dentro de los gremios de trabajadores mexicanos.

FIN DEL VIAJE

El *Reglamento de la Unión* tiene, como todos sus semejantes y todas las reliquias, una historicidad como fuente informativa para indagar qué hay detrás de lo que dice; es a la vez y dialécticamente, como acertadamente señaló

para la posteridad el clásico en su concepción de la historia, un documento de cultura y un documento de barbarie (Benjamin, 1973). Es producto de la fuerza política alcanzada por la Unión de Estibadores al momento de su aprobación por las autoridades del trabajo de un gobierno, el cardenista, propulsor de las políticas sociales y laborales que crearon las circunstancias históricas favorables: reconvertir el proyecto de nación emanado de la Revolución Mexicana quizás para bien, aunque haya terminado mal.

El Artículo 40 dedica en extenso y en detalle –casi todas sus fracciones– a atender los aspectos fundamentales para el trabajo en los muelles de los socios de la Unión de Estibadores, nombramientos del personal, horarios de entrada, salida, continuidad, suspensión, ausencias, abandonos, permisos, modalidades, derechos y obligaciones inherentes al trabajo cotidiano a bordo de los barcos y a orillas de éstos. Por su extensión y especificación salta a la vista que dicho Artículo es nodal en el *Reglamento*. Es aquí donde se manifiesta el cuasi absoluto control de la organización de los trabajadores sobre el proceso de su propio hacer laboral, y la vía mediante la cual el gremio estibador fue apropiándose de todo lo concerniente al trabajo objeto de su oficio en dos vías: legalmente a partir de 1939, cuando se aprueba el citado documento reglamentario, no sólo del espacio concreto del trabajo sino de lo sustancial y periférico a éste para el cumplimiento de las responsabilidades laborales de los socios; y extralegalmente mediante un proceso envolvente que, asumido por los contratantes y las autoridades, hizo de la Unión algo más que una organización de trabajadores y la convirtió en proveedora no sólo de mano de obra calificada, sino en arrendadora de insumos, herramientas y maquinaria ligera y pesada; y en sindicato/patrón *sui generis*, explotador de las necesidades laborales de gente sin empleo fijo, como los cuijes, a cambio de un pago discrecional, práctica generalizada entre los socios y no sólo tolerada por la organización laboral sino, como lo demuestra el testimonio de García Auli (1977), reivindicada como un acto bondadoso y positivo, benéfico para los “cuijes” necesitados de trabajo y sus familias.

La revisión a detalle de las 38 fracciones integrantes del Artículo en cuestión llevaría a extender en demasía el espacio del presente artículo, por lo que alcanza con sostener que en ellas se aprecia la favorable posición ocupada por la Unión de Estibadores frente a sus contratantes para efectuar las maniobras de carga y descarga de las mercancías de origen nacional e internacional.

Lo especial de los convenios de trabajo de la Unión con las compañías navieras y aduanales estriba en que, de entrada, el *Reglamento* establece *a priori* todo lo referente al proceso de trabajo arriba de los barcos y al pie de éstos. Y coloca a lo que históricamente ha sido la patronal frente a una organización que de antemano tiene fijadas las reglas del juego y a partir de éstas se van dando las negociaciones entre las partes. Ese privilegiado papel de la Unión en el movimiento portuario en Veracruz, más la presencia de los otros gremios

autónomos locales –como los maniobristas y los carretilleros–, participantes en alguna fase del proceso de carga y descarga, movimiento de mercancías al interior de la zona portuaria, almacenamiento y maniobras hacia adentro y hacia afuera de las bodegas, llevó al encarecimiento del movimiento portuario veracruzano e impulsó económicamente a todos los gremios y ponderadamente a los socios de la Unión de Estibadores, quienes terminaron siendo, por sus ganancias y prestaciones económicas, la aristocracia dentro de la élite de los trabajadores porteños y un soporte político del gobierno, mismo que en reciprocidad les facilitó no sólo el escalamiento de posiciones en sus procesos de negociación con los patrones, sino el enriquecimiento del gremio.

Womack Jr. (1998) afirma que “fue de las federaciones estatales de donde... la CROM, y después... la CTM, obtuvieron un apoyo esencial en su capacidad de negociación a nivel nacional, las oficinas nacionales las cultivaron, las apoyaron y en general les hicieron seguir sus decisiones sobre política y acción nacional”, porque tal política les permitió encaramarse en la mesa de discusión con el gobierno pertrechadas de una amplia base sindical, para gestionar prestaciones y prebendas con capacidad demostrada, pero sin beligerancia. Y que en ese panorama generalizado “los sindicatos locales sirvieron... para limitar el poder de federaciones de sindicatos industriales nacionales y de sindicatos nacionales gremiales o industriales”, lo que los colocó en mejores condiciones políticas internas que a los sindicatos nacionales o industriales. Y por supuesto, aunque integrados a las centrales federadas, al conservar su autonomía los gremios de las fuerzas del trabajo industrial estratégico pudieron negociar y renegociar desde el ámbito de lo local, pero echando por delante la importancia nacional e internacional de su oficio. Tal fue el caso de la Unión un sindicato local que aprovechó hábilmente y con magnos resultados favorables “la fuerte tendencia a resolver los conflictos entre capital y trabajo a través de la negociación política, en último término a través de órdenes del ejecutivo, más que a través de la negociación colectiva”. Su opción por el localismo y la fragmentación por oficios específicos, al igual que las de los otros gremios portuarios veracruzanos como los maniobristas, carretilleros y checadores, así como su adhesión a la CROM, primero, y a la CTM, después, le permitió negociar en dos frentes con gobiernos y navieros. Una posición privilegiada, por doquiera que se le vea.

Muy lejos estaban ya de aquellos tiempos, ochenta años atrás, en que no sólo eran mal pagados, trabajaban en insanas condiciones dentro de los barcos, bebían directamente de los cubos agua sucia y contaminada con residuos tóxicos desprendidos de la mercancía contenida en las bodegas, y no tenían servicio médico. Tan lejos habían quedado esos tiempos de penurias y de lucha que los socios contaban, afirma García Auli (1977: 127):

con Médicos Oficiales en la localidad y en [la ciudad de] México, más una Comisión de Enfermos que atiende... sin escatimar costos de medicinas, ni de operaciones quirúrgicas por caras que sean, mensualmente se solventan más de \$50.000.00 en medicinas, además se pagan los sueldos de los enfermos hasta su total restablecimiento.

La ordenación de las acciones en el campo del trabajo, incluidas en el canon estibador para la negociación ante las partes contratantes –las compañías navieras–, dio como resultado no sólo la especificación de los puestos de administración y representación política del gremio y del sindicato mismo hacia adentro y hacia afuera, sino también, al cabo del tiempo, terminó siendo una más de esas “historias del trabajo [que] sí pueden explicar desde adentro cómo el trabajo organizó objetivamente a la clase trabajadora” (Womack Jr., 2012: 15). Lo que refuerza la importancia del *Reglamento* como el primer documento ordenador de la práctica laboral, articulador gremial y ejemplo al exterior no para todos los gremios obreros inmiscuidos en el trabajo industrial, pero sí para los pares de la actividad portuaria, o sean los colocados en las áreas estratégicas internas y externas de dicho trabajo específico.

Esos gremios pares de los estibadores veracruzanos, responsables de cada fase del movimiento portuario integral, firmaron contratos colectivos únicos que establecieron tarifas y derechos diferenciados entre ellos, acordes a sus intereses particulares y que, en muchas ocasiones, se enfrentaron a los de sus iguales, como señala García Auli:

AHubo casos en los que una agrupación de tierra declaraba una huelga, otra de la misma área se presentaba como tercera perjudicada para contabilizar en contra de la huelguista; los males derivados de aquella división fueron culpa de los patrones; ellos, nadie más que ellos, con su dinero dividieron a los trabajadores, provocando el descrédito de Veracruz imponiendo dificultades que en ningún lado se usan [textual]... [y] se afectaron... la Maniobras Marítimas y Portuarias (García Auli, 1977: 5-6).⁴⁰

A diferencia de las organizaciones sindicales de trabajadores no industriales, especialmente aquellas originadas en el trabajo artesanal ya en retirada para las primeras décadas del Siglo XX mexicano, la de los estibadores y las de los otros gremios portuarios fue catapultada por las transformaciones que durante la segunda mitad de la década de 1920, y decididamente a lo largo del sexenio cardenista, se fueron dando en la legislación laboral. Al respecto, Herrera González (2010: 133) señala que la

multitud de problemas creados por la aplicación de las leyes locales determinaron la necesidad de una codificación unitaria de la legislación laboral. El

primer paso fue la creación de la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje por decreto del ejecutivo federal, el 22 de septiembre de 1927. Dos años más tarde, fueron reformados los artículos 73 y 123 de la Constitución, para dar facultad exclusiva al Congreso de la Unión para legislar en materia de trabajo.

Y al solidificarse el sindicalismo de Estado y clientelar como uno de los basamentos del proyecto centralizador de Lázaro Cárdenas, al través de la recreación del PNR convertido, el 30 de marzo de 1938 y al vaivén de los días post Expropiación Petrolera, en PRM, la Unión, que desde 1936 se había adherido a la CTM y había sido fundadora en 1929 del muriente partido,⁴¹ pasó al naciente junto a su pares en paquete. No es coincidencia, entonces, que ese primer documento normativo de la representación político administrativa y ordenamiento del trabajo de la Unión de Estibadores fuera creado en 1939 y le otorgara, mediante el aval de las autoridades del trabajo, un sólido control del proceso del trabajo como producto del desarrollo de la política nacional favorable a las organizaciones obreras oficialistas, vueltas ya soportes del proyecto cardenista frente a los dueños del capital.

Otra circunstancia, aparentemente tangencial pero no falta de importancia, fue la licencia temporal al cargo de gobernador que en ese 1939 solicitó Miguel Alemán Valdés para irse a coordinar la campaña presidencial del último militar en ocupar la silla presidencial: Manuel Ávila Camacho. Ante la licencia asumiría el cargo como interino Fernando Casas Alemán, Secretario de Gobierno en la entidad federativa y quien concluiría el periodo, ya que Alemán Valdés sería Secretario de Gobernación en el gobierno de Ávila Camacho, del cual saldría en 1945 para ser candidato a la presidencia de la república y gobernar de 1946 a 1952; Casas Alemán se iría con él para ser Subsecretario de Gobierno de 1940 a 1945 y luego Jefe del Departamento del Distrito Federal de 1946 a 1952.

Tales circunstancias, y por supuesto el hecho de que el partido oficial era casi único, abrumadoramente mayoritario en el Congreso y obedecía ciegamente a los designios del presidente en turno, fueron aprovechadas por los estibadores: primero se montaron en el convoy cardenista —de ahí el año de coincidencia en la aprobación del *Reglamento*—, luego en la “política de unidad nacional” impulsada por Ávila Camacho y posteriormente en decidida cargada a favor del paisano Alemán, de quien obtuvieron apoyo en pago.

De ahí en adelante harían lo mismo cada sexenio, acomodándose al ritmo pendular que cada primer mandatario, todos miembros del PRI, imprimiría a su sexenio con la obediente genuflexión de diputados, senadores y ministros de la Suprema Corte. Su lealtad a ciegas a cada uno de los gobernadores y presidentes de la república en turno le fue recompensada a la Unión de Estiba-

dores y el 11 de julio de 1961 inauguró su nuevo y moderno edificio sindical, en el mismo domicilio del construido en 1923 y demolido en 1960:

En la parte alta, los socios y personas ajenas... celebran bailes y eventos familiares. En el primer piso... están las oficinas de la Administración y... de los Directivos... hay mesas de billar, varias mesas para que los socios... se reúnan para entretenerse jugando... una amplia y moderna Cafetería en las que los socios toman el mejor café de Veracruz y refrescos sin costo... un sillón para barbería atendida por competente peluquero exclusivamente para servir a los socios... [y un] magnifico profesional que cura sin costo, fracturas. [...]

En la misma planta baja se encuentra nuestro Auditorio... donde se operan los modernos aparatos cinematográficos... para funciones de cine que cada viernes se llevan a cabo... gratuitamente... A cada socio se le dan 3 boletos para que los regalen a sus amigos. Sus familias no los necesitan (García Auli, 1977: 113-114).⁴²

La Unión acumuló tal poder y riqueza que se salió del control gubernamental y dominó casi de manera autónoma junto a otros gremios, la zona portuaria. Fue así que convertidos en sindicatos/empresas proveedores de mano de obra, insumos, herramientas y maquinaria, terminaron siendo una muestra arquetípica de ineficiencia, altos costos en maniobras, desorden y anquilosamiento en sus operaciones, según los estándares internacionales fijados para los puertos de altura en general.

La Unión cuenta con un amplio taller para reparar y conservar las grúas, montacargas, etc. Dedicadas fundamentalmente para la carga y descarga de embarcaciones de Cabotaje, contamos en el Muelle No. 7 con un amplísimo almacén en donde se hacen y reparan las herramientas... 2 camiones que entregan y retiran la herramienta... una magnifica ambulancia para atender de inmediato los accidentes... Se está construyendo en un amplio terreno, el almacén propio para los Servicio antes mencionados (García Auli, 1977: 113).

Ante ello, en el tercer año de gobierno de Carlos Salinas de Gortari éste procedió, en aras de lo que a manera de pretexto llamó la modernización del puerto y mediante el Acuerdo del 1 de junio de 1991, a la ya mencionada “requisa de los servicios portuarios, los de maniobras y todos los bienes que se utilizan para su operación en el puerto de Veracruz” (Diario Oficial de la Federación, 1991: 3). Terminaba así una larga vida, 80 años, en permanente ascenso; una historia del mundo del trabajo que puede resumirse en y con las siguientes afirmaciones/conclusiones:

-El Reglamento fue un documento relevante que marcó un antes y un después para las historias del trabajo, porque al trascender la normativa administrativa interna sindical devino en el primer ordenamiento del proceso de trabajo de un gremio, la Unión de Estibadores, ocupante de una posición estratégica en el mundo del trabajo industrial moderno; y porque al ordenar *a priori* ese proceso colocó al gremio, a partir de 1939, en una posición de ventaja dentro de las relaciones obrero-patronales.

- El haber arribado a esa posición fue resultado, además de su importancia como fuerza de trabajo industrial estratégica, de abandonar tempranamente –a unos ocho/nueve años de su fundación– la impronta anarquista y anarcosindicalista para ubicarse dentro del sindicalismo de Estado, embrionariamente articulado en la CROM durante los años veinte y madurado decisivamente entre 1934 y 1940, durante el sexenio cardenista, momento histórico que le fue favorable a la Unión para su fortalecimiento político y el cual aprovechó para que le fuera aprobado el *Reglamento* mediante una decisión cupular del Ejecutivo Federal.

-En ascenso desde 1939 gracias al *quid pro quo* sustentador de su relación clientelar, como todo el sindicalismo de Estado, con los gobiernos priistas subsecuentes durante los siguientes 50 años, otra decisión cupular del Ejecutivo Federal en turno, causó la debacle de la Unión de Estibadores.

-Indagar en los convenios y contratos específicos firmados por la Unión, que deberían estar contenidos en el archivo sindical, pudiera aportar valiosa información acerca del nivel de control que el gremio tuvo sobre sus contrapartes las navieras y de qué tamaño era su patrimonio monetario –más allá de los muebles e inmuebles conocidos–, por ejemplo, así como sí después de 1939 y hasta mediados de los setenta el *Reglamento* fue modificado o sustituido por otro(s). Tarea difícil porque la requisa incautó bienes, inmuebles, documentos y no se sabe, por lo menos yo no lo sé, dónde quedó el archivo sindical.

La requisa, un acto de autoritarismo arropado por el discurso en pro de la modernización portuaria, sería la cuña de mismo palo que entonaría el *réquiem* por ese ente sindical, nacido en la segunda década del siglo XX y re/creado por los sueños de la sinrazón sindicalista de Estado. El canto del cisne de un gremio de trabajadores en ascenso desde 1911 y fortalecido durante los siguientes más de cinco lustros de lucha: bajo estandartes anarcosindicalistas, y con la acción directa como estrategia al lado de sus iguales, en su primera década; bajo estrategias negociadoras, ya desteñidas de su radicalismo inicial y alejada de sus originales aliados de clase, en su segunda década; y ya decididamente progubernista y bajo desaseadas componendas, que le otorgaron mucho poder político, económico y capacidad de beligerancia y negociación, a partir de su tercera década de vida, la cual coincide con la creación del *Reglamento de la Unión*, el primer documento ordenador del proceso de trabajo

de un gremio ubicado en una posición estratégica dentro del trabajo industrial moderno en México.

NOTAS

- ¹ Acerca del Castillo de San Juan de Ulúa pueden verse Peña Fentanes (1956) y Santiago Cruz (1966).
- ² Acerca de los ferrocarriles y su relación con el puerto de Veracruz en detalle pueden verse Gresham Chapman (1975), Rees (1976) y Trens (1950).
- ³ Bureau promovió la creación del primer cuerpo de bomberos en Veracruz, hecho realidad en 1873 mediante decreto de la Legislatura del Estado (González Fernández, 1973). Y por supuesto fue promotor e integrante de la comisión responsable de las obras del puerto. Era propietario de algunos barcos de corta eslora y es una muestra temprana del empresario político y/o viceversa; al igual que otro integrante del cabildo porteño, Salvador Carraú, quien tenía una empresa naviera importadora y exportadora.
- ⁴ La muralla veracruzana y sus fuertes, al igual que en los puertos caribeños de San Juan, Santo Domingo, La Habana, Cartagena de Indias y Campeche, fue proyectada a fines del siglo XVI por el ingeniero italiano Spanochi, basado en la información proporcionada desde América por Bautista Antonelli y su ayudante Juan de Tejeda (De Jármey Chapa, 1983). Y era elemento central en todo relato de los visitantes a Veracruz en el Siglo XIX, parte fundamental de “la primera impresión”. La mencionan viajeros que arribaron al puerto entre 1856 y 1874, como Burnet Tylor, Kolonitz, Bullock, Domenech y Haven (Poblett Miranda, 1992a); así como F. Finerty y Aguilar, quienes llegaron entre 1874 y 1896, mencionan a los ferrocarriles; y Sainte Croix y Santos Fernández, resaltan el poco calado de la bahía y la construcción del puerto artificial, respectivamente (1992b).
- ⁵ En todo momento, al citar, se respetarán la ortografía y sintaxis originales.
- ⁶ Para el caso de Acayucan puede verse Delgado Calderón (2006); y una buena síntesis de las revueltas campesinas al inicio de Siglo XX en Veracruz en Fowler Salamini (1993).
- ⁷ Debe ser “crin”.
- ⁸ El relato de los conflictos entre los trabajadores portuarios y las compañías navieras, de manera relevante con la CTV, así como los hechos subsecuentes hasta la conformación de la Unión de Estibadores y Jornaleros del Puerto de Veracruz (UEJPV), están basados, a menos que se indique lo contrario, en Estrada y Rosas (1968) y en García Auli (1977), así como en la información del periódico *El Dictamen* publicada entre el 5 y el 13 de julio de 1911. Vale decir que García Auli fue dirigente de la UEJPV, alcalde de la ciudad de 1922 a 1924, síndico en la gestión del alcalde Benjamín García a finales de los años treinta y candidato a diputado local en 1930, cargo al cual no llegó por un fraude que benefició al secretario parti-

cular –de apellido García Puente– del gobernador Adalberto Tejeda. Acerca de la CTV puede verse la síntesis hecha por Domínguez Pérez (1995: 93-97) basada en Estrada y Rosas y entrevistas realizadas en 1978 con viejos estibadores y trabajadores de la Compañía.

- 9 García Auli dice que los demás gremios fueron quienes abandonaron la naciente organización unificadora y que las pugnas fueron resultado de la intromisión patronal para cooptar “a los elementos más significativos de cada especialidad, quienes por no hallar acomodo en la Dirección del Sindicato Único, fueron los propagandistas de tan absurda idea... a excepción de estibadores, todos se separaron... organizando agrupaciones para cada especialidad” (García Auli, 1977: 5).
- 10 Hasta entonces el pago era de “25 centavos por hora [jornada] de trabajo en tiempos ordinarios o extraordinarios” (García Auli, 1977: 3).
- 11 Los responsables de distribuir y colocar la carga en un barco. El conocimiento del habla de los muelles es producto de tres vertientes informativas: la experiencia directa del autor, las pláticas informales que durante los años setenta se dieron cotidianamente con el señor Alejandro Payán Paredes, socio de la Unión de Estibadores y Jornaleros del Puerto de Veracruz (en la segunda mitad de los años setenta del siglo pasado integrante de su directiva), y la relación dialógica intermitente con un pariente político, también socio estibador.

Domínguez Pérez señala, basada en expedientes del Archivo Sindical de la Unión de Estibadores y en el testimonio del estibador Enedino Celaya, que la comisión negociadora se reunió en el local de la Cámara de Comercio de Veracruz y estuvo integrada por los navieros “José Brouset, gerente de la casa D. Loustau; Arturo Ascorve, de la cuadrilla comercial; Juan Gómez Orejan, de la firma Gómez Hermanos, agente de la Compañía Trasatlántica Española; Antonio Marín Niño, en representación de la Compañía Alijadora Veracruzana; Ernesto Diestel, representante de la Compañía de Vapores Alemanes; Guillermo J. Berea, representante de la firma Berea, Kelly y Compañía y agente de los vapores *Leylan Line*, *Harrison Line* y de otras compañías; J. M. Mopurgo, en representación de la *Ward Line* Burgunder, agente de la Compañía General Trasatlántica y A. E. Hegewisch, representante de la agencia marítima” (Domínguez Pérez, 1995: 98-99). Posiblemente el/los representante(s) de los estibadores haya(n) sido “Eugenio López como presidente de la Unión [y/o] Marcelino Bravo, su secretario [...] testigos... fueron Roberto Díaz, presidente de la Cámara Nacional de Comercio y el jefe político” (*ibíd.*).

- 12 Responsables del traslado de las mercancías descargadas de los barcos hasta los almacenes.
- 13 Acerca de la historia y acciones de la Unión de Estibadores pueden verse, como fuentes primarias imprescindibles, tanto García Auli (1977) como Estrada y Rosas (1968), a pesar de sus sesgos ideológicos, autocelebratorios, egocéntricos y, en muchos pasajes, progobiernistas.
- 14 Novela publicada originalmente en 1932 y que recupera como trasfondo el Movimiento Inquilinario del puerto durante 1922. Para el movimiento inquilinario pue-

- den verse Bolio Trejo (1959), De la Mora (2002), García Mundo (1976), García Niño (2018), Gill (1953), Taibo II (1986) y Salazar (1972b).
- 15 Al respecto pueden verse Agetro (1942), García Niño (2017), Landa Ortega (1989), Norvell (1996) y Reyna Muñoz (1996).
 - 16 Puede verse, para el caso, Landa Ortega (1996).
 - 17 Contratados por las agencias aduanales y responsables de verificar el buen o mal estado de la carga, su origen y destinatarios, para marcarla y avalarla.
 - 18 El 19 de octubre de 1914 el gobernador Cándido Aguilar expidió la *Ley del Trabajo del Estado de Veracruz*, la cual estableció la obligación patronal de crear escuelas primarias, los derechos al salario mínimo, a la jornada de nueve horas como máximo, al día de descanso semanal y a los tribunales obreros; y tipificó los accidentes de trabajo y el riesgo profesional. “Un años después, el 6 de octubre de 1915 se promulgó la ley, elaborada por Agustín Millán, de *asociaciones profesionales* que otorgó reconocimiento legal al movimiento obrero y estimulaba la organización de sindicatos en el estado” (Herrera González, 2010: 131). Puede verse, para las transformaciones de la legislación laboral y/o el derecho obrero en Veracruz durante esa época, González Sierra (1986).
 - 19 Entre las muchas organizaciones (“116 de 18 estados de la República” *sensu* Taibo II y Vizcaíno, 1984: 40) firmantes del pacto que conformó la CROM, según Salazar (1972a: 238-241) no aparece la Unión de Estibadores; aún más: sólo aparece una organización veracruzana: la “Federación Sindicalista, Cámara del Trabajo, Orizaba, [representada por] Eulalio Martínez y Alberto Méndez” (Taibo II y Vizcaíno, 1984: 41). Ello debido a que la Federación de Sindicatos Obreros del DF y la Cámara del Trabajo de Veracruz decidieron no asistir (Taibo II y Vizcaíno, 1984: 40).
 - 20 Asistieron por Veracruz “Francisco Cedeño (Sindicato ‘El Despertar del Campesino’ de Ojital, Veracruz), Francisco Mercado y José M. Cruz (Sindicato Único de Carretilleros de Veracruz), Aurelio Hernández (Obreros Agrícolas Progresistas de Santa Rosa), Rafael García (Gremio Unión de Lecheros de Veracruz, Liga de Trabajadores de la Zona Marítima, Unión de Marineros y Fogoneros del Golfo, Unión de Lancheros), Juan Barrios (Sindicato de Tabaqueros) (...) José Rubio (Local Comunista de Veracruz y Local Comunista de Orizada), Herón Proal (Grupo Antorcha Libertaria)” (Taibo II y Vizcaíno, 1984: 106-107). Para una visión general de la CGT y de sus acciones puede verse Baena Paz (1980) y Vizcaíno (1984).
 - 21 En 1926 no aparece ya ninguna organización veracruzana en el directorio de la CGT (Baena Paz, 1982: 78-82).
 - 22 Llevaría infinidad de páginas hacer referencia a toda la bibliografía al respecto de lo señalado, y seguramente se omitiría mucha. Pueden verse en lo general, con todas las consideraciones por sus fechas de edición, CEHSMO (1978), Illades Aguiar (1987) y Silva Ruiz, Santacruz F. y López de Manjarrez (1974).
 - 23 El concepto, creado y desarrollado por John T. Dunlop en dos trabajos publicados en 1944 y 1948, es retomado por John Womack Jr. (2007) para adentrarse en la construcción de una vertiente de la historia obrera referida “no a las relaciones en-

tre los trabajadores en el trabajo, [sino] simplemente en la realización del trabajo” (Womack Jr., 2007: 48) llevado a efecto por ellos.

- ²⁴ Alarcón (2019) muestra los diversos oficios acrisolados en el gremio de estibadores para el caso de Rosario, Argentina: “Si nos atenemos a lo expresado por Bialek Massé, dentro de los estibadores estarían comprendidos los obreros que llevaban la carga al costado de los buques (trabajo en tierra), los que las reciben y acomodan en el buque (trabajo a bordo) y los que realizan las operaciones inversas” (Alarcón, 2019: 133).
- ²⁵ De 1914 a 1939, periodo entreguerras, la marina mercante incrementó en un tercio el tonelaje de mercancías movidos a nivel internacional, para llegar a transportar en este último año setenta millones de toneladas en todo el mundo (Ponti, 1967).
- ²⁶ Un estatuto establece en lo general las reglas básicas acordadas por los miembros de una organización con el objeto de pautar la conducción y administración de ésta, así como fijar los tiempos, la periodicidad y las maneras en que deben elegirse los dirigentes y ministrarse los recursos económicos; pueden derivarse de él reglamentos específicos. Y el reglamento es complementario del estatuto, regula a detalle las actividades a cumplir en lo interno por los miembros de una organización y define los principios para la convivencia y prevención de conflictos que puedan generarse entre sus miembros.
- ²⁷ Del congreso constituyente celebrado del 21 al 24 de febrero de 1936 surgió la CTM como “un gran esfuerzo unitario [cuyos] primeros años... (1936-41) están marcados por escisiones y por una tendencia a la centralización del poder, promovida por la corriente que predominaría en el comité nacional encabezada por Vicente Lombardo Toledano y Fidel Velázquez, en demérito de la representada por los sindicatos nacionales y los comunistas” (Acedo Angulo, 2009: 74). No hubo en su arranque un proyecto ideológico autónomo de la clase obrera, sino económico –agruparse para defender con mayor fuerza sus demandas salariales– y político bajo el impulso gubernamental, porque “el presidente Cárdenas desde su campaña electoral y después como jefe del ejecutivo, había subrayado la necesidad de un proletariado unido” (De Lara Rangel, 2009: 34). Vaya como botón de muestra este acuerdo del X Congreso de la CTM, tomado en febrero de 1939 y donde se manifiesta de manera cruda y directa el sindicalismo de Estado bajo la égida gubernamental en un sistema de partido único o cuasi único: “Será considerado como un acto de grave indisciplina a la Confederación de Trabajadores de México, el de una federación, sindicato o individuo, que con flagrante desacato a los acuerdos expresados del consejo nacional, se declaren apolíticos o se adhieran a partidos o grupos políticos contrarios al PRM y sostengan candidaturas diferentes a la del general Manuel Ávila Camacho, adoptada oficialmente por la CTM. La Asamblea del Consejo acordará las sanciones que esta indisciplina merezca” (Acedo Angulo, 2009: 106). Por cierto, el lema de la CTM era y es “Por un sociedad sin clases”.
- ²⁸ Según el propio *Reglamento* el responsable de esto era el Secretario, con el apoyo de los delegados y encargados a bordo. El lugar era un espacio llamado “edificio de nombramientos”, en la entrada principal de los muelles.

- ²⁹ La comprensión de la dinámica y operación de los horarios de nombramientos, entradas, permanencias, “renombramientos”, salidas, pagos, contenidas en el Artículo 40 y sus treinta y ocho fracciones, es difícil para los ajenos al trajín cotidiano del movimiento portuario, como se verá más adelante.
- ³⁰ Asiste al operador de grúas y *winches* durante la transferencia de carga desde la nave a tierra y viceversa; guía atento de carga y descarga, al través de señales físicas con sus brazos o con banderas, en apego a la normatividad de la operación portuaria.
- ³¹ Aparentemente, la tecnificación del trabajo portuario en los puertos mexicanos de Veracruz y Tampico durante la segunda y tercera décadas del Siglo XX, por ejemplo, no fue igual en Argentina: “El trabajo en los puertos argentinos era técnicamente primitivo y los obreros que se ocupaban de la carga y descarga de buques realizaban dicha tarea de manera manual” (Alarcón, 2019: 133).
- ³² Casi 20 años después se leía en el coloquialmente llamado *Libro Azul* (Almada y Jones [Eds.], 1923: 55) –publicación bilingüe informativa y publicitaria acerca del Estado, sus principales ciudades, autoridades, instituciones y empresas– lo siguiente sobre Veracruz: “es actualmente el puerto de más importancia de la República [...] Su muelle es de los mejores y más modernos, pues tiene una grúa hidráulica para cargar y descargar los vapores y unos grandes depósitos para almacenar todas las importaciones y exportaciones, que son manejadas por este puerto”.
- ³³ El *palet* o paleta fue creado en 1925. Las medidas generales de ellos son distintas en Europa, 1,2x0,8 metros (m), y América, 1,2x1 m. Las diferentes medidas obedecen a que los vagones de los ferrocarriles europeos tienen un ancho de 2,4 m.
- ³⁴ Malcom Purcell McLean inventó el contenedor y en 1956 los primeros 58 fueron utilizados para almacenar mercancía transportada de Nueva Jersey a Houston (Levinson, 2006). Con ellos no sólo aumentó exponencialmente la capacidad de carga, sino que la concentración de ésta disminuyó el tiempo de las maniobras de carga y descarga, abrevió las estancias de los barcos en los muelles y aceleró el tráfico de las mercancías en el mercado internacional e intercontinental y, por ende, el proceso de producción/reproducción del capital.
- ³⁵ Despensa de un barco mercante, en italiano, del cual derivan en español gambuza y gambucero.
- ³⁶ Como datos curiosos: el Artículo Trece está escrito con letra, al igual que el Primero, Segundo y Tercero, y los cincuenta y dos restantes con número; más aún: del primero al duodécimo son ordinales y del trece al cincuenta y seis son cardinales.
- ³⁷ “Todos los hombres son intelectuales, pero no todos los hombres tienen en la sociedad la función de intelectuales”, afirma Gramsci (1986: 355), lo que faculta a todos los seres humanos, como sujetos sociales productores de cultura –el *homo faber* es también *homo sapiens*– a efectuar procesos reflexivos generadores de ideas y conocimiento: el obrero industrial en la concreción de su hacer produce un saber, un *know how* vuelto su patrimonio no sólo práctico/manual, sino intelectual en su más acabada manifestación de saber históricamente construido en el trabajo.

- ³⁸ “En 1923 el Ayuntamiento Obrero [presidido por Rafael García Auli] repartió los terrenos ubicados en las calles Víctimas del 25 de Junio, Rayón, 16 de Septiembre y Gómez Farias, más parte de ésta hasta Canal para instalar ahí la *zona sindical*” (García Auli, 1977: 81; destacado en el original), en el centro de la ciudad. En ese cuadrante se construyeron los edificios de todos los sindicatos porteños; el de la Unión de Estibadores... en la esquina de la calle Víctimas del 25 de junio y la avenida 16 de septiembre.
- ³⁹ La situación descrita originó, en 1913, “La huelga de los cubos” —primera en la historia de la Unión de Estibadores ya como organización gremial oficialmente reconocida—, sintetizada así: “Pedimos a los Navieros el que dieran el agua en cubos cerrados con llave en la parte baja para llenar con ella los vasos de lámina flexibles... [y] rotundamente se negaron... El puerto se paralizó integralmente durante ocho días. El Gobierno urgido por el escándalo... reconoció nuestra acción. La huelga triunfó” (García Auli, 1977: 12).
- ⁴⁰ En todos los casos de pugnas inter gremiales, intra gremiales, de corrupción de la ética del trabajo y del decrecimiento de “la categoría del Puerto” de Veracruz, como dice el estibador García Auli, éste le echa la culpa a los patrones.
- ⁴¹ Aunque se equivoca en la génesis de la nomenclatura partidaria, García Auli afirma con pasión en 1977: “En Marzo de 1929, la Unión envió numerosa Delegación al Congreso Constituyente del Partido... ahora P.R.I. Con anticipación hablamos con el querido e inolvidable General P. E. Calles en Cuernavaca, acerca del proyecto... encaminado fundamentalmente a unificar a todos los elementos Revolucionarios, Progresistas y Trabajadores... para desplazar la desorientación del pueblo... El proyecto nos apasionó, su vocabulario [textual] era y es diáfananamente democrático, organizaba al pueblo para ejercitar libre y directamente el voto popular” (García Auli, 1977: 89).
- ⁴² Desde inicios de los noventa, y como resultado de la requisa de los servicios portuarios, el edificio albergó las oficinas de la Secretaría de Hacienda.

BIBLIOGRAFÍA

- ACEDO ANGULO, Blanca Margarita (2009): “En la construcción y consolidación del Estado Cardenista 1936-1940”. En: AGUILAR GARCÍA, J. (Coord.), *Historia de la CTM 1936-2006. El movimiento obrero y el Estado Mexicano*, México, UNAM, pp. 73-116.
- ADLESON, Lief (1984): “Identidad comunitaria y transformación social: estibadores y petroleros en Tampico (1900-1925)”, *Historias. Revista de la Dirección de Estudios Históricos del INAH*, México, 47, pp. 29-44.
- AGETRO, Leafar (1942): *Las luchas proletarias en Veracruz. Historia y autocrítica*, Jalapa, Editorial Barricada.
- ALARCÓN, Natalia (2019): “Corporaciones empresarias y conflicto obrero. La huelga de los estibadores del Puerto de Rosario (1928)”, *Revista de Estudios*

Marítimos y Sociales, Mar de Plata, 15, pp. 129-158. Disponible en: [<https://estudiosmaritimossociales.org/remss/remss15/alarcon.pdf>].

ALMADA, Pedro J. y Jones, J. Bascom [Eds.] (1923): *Verdades sobre México. El Libro Azul de México*, México, Compañía Editorial Pan-Americana.

ANÓNIMO (1968): *Obras del Puerto en 1882*, México, Citlaltepec.

ARAIZA, Luis (1975): *Historia del movimiento obrero mexicano*, México, Casa del Obrero Mundial.

BAENA PAZ, Guillermina (1978): "Sindicatos asistentes al Congreso Constituyente de la Confederación General de Trabajadores (1921)", *Estudios Políticos*, México, 4, 16. Disponible en: [<http://www.revistas.unam.mx/index.php/rep/article/view/60591>].

BAENA PAZ, Guillermina (1980): *La Confederación General de Trabajadores, 1921-1931*. Tesis Doctoral, México, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM.

BAENA PAZ, Guillermina (1982): *La Confederación General de Trabajadores (1921-1931)*, *Antología*, México, CEHSO.

BARBOSA CANO, Fabio (1980): *La CROM de Luis N. Morones a Antonio J. Hernández*, México, BUAP.

BENÍTEZ, Fernando y PACHECO, José Emilio (1986): *Crónica del puerto de Veracruz*, México, Gobierno del Estado de Veracruz.

BENJAMIN, Walter (1973): *Discursos interrumpidos I*, Madrid, Taurus.

BLÁZQUEZ DOMÍNGUEZ, Carmen (1986): *Veracruz liberal: 1858-1860*, México, COLMEX-Gobierno del Estado de Veracruz.

BOLIO TREJO, Arturo (1959): *Rebelión de mujeres*, Veracruz, Kada.

CANO MANILLA, Ramón (1989): *Prisiones de Valle Nacional. Bello capítulo de mi vida*, México, Gobierno del Estado de Tamaulipas - Instituto Tamaulipeco de Cultura.

CARR, Barry (1981): *El movimiento obrero y la política en México, 1910-1929*, México, ERA.

CASTELLS, Manuel (1973): *Imperialismo y urbanización en América Latina*, Barcelona, Gustavo Gili.

CEHSO (1978): *El movimiento obrero mexicano*. Bibliografía, México, Autor.

CLARK, Marjorie R. (1984): *La organización obrera en México*, México, ERA.

CONNOLLY, Priscilla (2002): "Weetman Pearson: constructor del puerto". En: *Veracruz: la elevación de un puerto*, México, Erecting a Port - Secretaría de Comunicaciones y Transportes, pp. 73-90.

- COSSÍO VILLEGAS, Daniel (1970): *El Porfiriato. Vida política interior*, México, Hermes.
- DE ANTUÑO MAURER, Alejandro (1999): “Veracruz: puerto del Continente”. En: *Veracruz. Primer puerto del Continente*, México, Fundación ICA - Gobierno del Estado de Veracruz, pp. 13-65.
- DE BUEN, Néstor (1983): *Derecho del trabajo I*, México, Porrúa.
- DE LA MORA, Rogelio (2002): *Sociedad en crisis: Veracruz 1922*, Xalapa, Universidad Veracruzana.
- DE LARA RANGEL, M^a de Eugenia (2009): “De la dispersión a la unificación del movimiento obrero. La fundación de la CTM. 1933-1936”. En: AGUILAR GARCÍA, J. (Coord.): *Historia de la CTM 1936-2006. El movimiento obrero y el Estado Mexicano*, México, UNAM, pp. 11-72.
- DE JÁRMY CHAPA, Martha (1983): *Un eslabón perdido en la historia...*, México, UNAM.
- DELGADO CALDERÓN, Alfredo (2006): *Acayucan, cuna de la Revolución. 1000 aniversario 1906-2006*, Acayucan, Veracruz, Editorial Publicom.
- DÍAZ DEL CASTILLO, Bernal (1979): *Historia verdadera de la conquista de la Nueva España I*, México, CONACULTA - PROMEXA.
- DIRECCIÓN GENERAL DE ESTADÍSTICA (1910): “Número de habitantes de la República, por entidades federales, distritos, partidos y municipalidades, clasificados por ‘sexos’ y ‘edades’, de conformidad con las boletas, expresando la diferencia entre los resultados de ambos censos”. En: *Tercer Censo de Población de los Estados Unidos Mexicanos 1910*. Disponible en: [<https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/1910/default.html#Tabulados>].
- DOMÍNGUEZ PÉREZ, Olivia (1995): “Entre los muelles y los trabajadores portuarios de Veracruz”, *Anuario del Instituto de Investigaciones Histórico Sociales de la Universidad Veracruzana*, Xalapa, X, pp. 89-104.
- DUARTE COSTAGUTA, Gabriel (2019): “El corporativismo como praxis en la construcción del modelo político nacional-estatista en el Brasil de los años 1930-1945”, *Espacio, Tiempo y Forma*, Madrid, 31, pp. 61-82. Disponible en: [<http://dx.doi.org/10.5944/etfv.31.2019.23893>].
- ESCOBAR TOLEDO, Saúl (2014): “Salarios mínimos: desigualdad y desarrollo”, *ECONOMÍAunam*, México, 11, 33, 94-109.
- ESCOBAR, Saúl, SAN JUAN, Carlos y PÉREZ ARCE, Francisco (1982): “México y sus devaluaciones”, *Nexos*, México, 52. Disponible en: [<https://www.nexos.com.mx/?p=4042>].
- ESTRADA, Manuel R. y ROSAS, Luciano (1968): *Nuestra Unión a través de los años*, Xalapa, Gobierno del Estado de Veracruz.

- FOWLER SALAMINI, Heather (1993): “Revuelta popular y regionalismo en Veracruz, 1906-1913”, *Eslabones*, México, 5, pp. 99-117.
- FOWLER SALAMINI, Heather (2013): “La movilización obrera veracruzana y la cuestión de género (1915 a 1919)”. En: Gutiérrez Álvarez, C. (Coord.), *Movimientos sociales en un ambiente revolucionario. Desde el altiplano oriental hasta el Golfo de México. 1879-1931*, México, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla - Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades “Alfonso Vélaz Pliego”, pp. 175-208.
- GARCÍA AULI, Rafael (1977): *La Unión de Estibadores y Jornaleros del Puerto de Veracruz ante el movimiento obrero nacional e internacional de 1909-1977*, Veracruz, Imprenta Reforma.
- GARCÍA DE LEÓN, Antonio (2011): *Tierra adentro, mar en fuera. El puerto de Veracruz y su litoral a Sotavento, 1519-1821*, México, FCE - Gobierno del Estado de Veracruz - Universidad Veracruzana.
- GARCÍA DÍAZ, Bernardo (1996): *La terminal ferroviaria de Veracruz*, México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes - Ferrocarriles Nacionales de México.
- GARCÍA MUNDO, Octavio (1976): *El movimiento inquilinario de Veracruz, 1922*, México, SepSetentas.
- GARCÍA NIÑO, Arturo E. (2000): “Crónica de puerto, muralla y trenes (o de cómo llegó el ferrocarril y contribuyó a cambiarle el rostro a Veracruz)”, *Actas Latinoamericanas de Varsovia*, Polonia, 24, pp. 81-96.
- GARCÍA NIÑO, Arturo E. (2017): “El anarquismo en México: arribo, difusión y el tránsito de la acción directa a la negociación en Veracruz”, *Pacarina del Sur*, México, 8, 30. Disponible en: [<http://pacarinadelsur.com/home/huellas-y-voces/1430-el-anarquismo-en-mexico-arribo-difusion-y-el-transito-de-la-accion-directa-a-la-negociacion-en-veracruz>].
- GARCÍA NIÑO, Arturo E. (2018): “Al fondo, a la izquierda, en el 22 (el Movimiento Inquilinario de Veracruz en seis fuentes primarias)”, *Pacarina del Sur*, México, 9, 34. Disponible en: [<http://pacarinadelsur.com/home/oleajes/1594-al-fondo-a-la-izquierda-en-el-22-el-movimiento-inquilinario-de-veracruz-en-seis-fuentes-primarias>].
- GILL, Mario (1953): “Veracruz: revolución y extremismo”, *Historia Mexicana*, México, 2, 4, pp. 618-636.
- GOBIERNO CONSTITUCIONAL DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS (1991): “Acuerdo por el que el Gobierno Federal, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, requisa los servicios portuarios, los de maniobras y todo los bienes que se utilizan para su operación en el puerto de Veracruz”, *Diario Oficial de la Federación*, México, CDLIII, 1, pp. 2-4. Disponible en: [http://dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?cod_diario=203562&pagina=2&seccion=0].

- GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Juan José (1973): *Historia del Benemérito y Heroico Cuerpo de Bomberos de la ciudad de Veracruz*, Veracruz, H. Ayuntamiento de Veracruz.
- GONZÁLEZ SIERRA, José (1986): “Revolución y derecho obrero: Veracruz 1914-1916”, *Anuario del Centro de Investigaciones Históricas de la Universidad Veracruzana*, Xalapa, IV, pp. 117-168.
- GRAMSCI, Antonio (1986): *Cuadernos de la cárcel IV*, México, ERA.
- GRESHAM CHAPMAN, John (1975): *La construcción del Ferrocarril Mexicano*, México, SepSetentas.
- GUADARRAMA, Rocío (1981): *Los sindicatos y la política en México: la CROM 1918-1928*, México, ERA.
- H. Congreso de la Unión (2016): “Constitución de 1857. Con sus Adiciones y Reformas hasta 1901”. En: *Las Constituciones de México 1814-2016*, México, Ediciones Mesa Directiva, pp. 160-222.
- HERRERA CANALES, Inés (1996): “Veracruz, puerta del comercio exterior mexicano”. En: *Veracruz, primer puerto del continente*, México, Fundación ICA - Gobierno del Estado de Veracruz, pp. 154-184.
- HERRERA GONZÁLEZ, Patricio (2010): “La sociedad salarial mexicana y su compleja integración social en un contexto revolucionario”, *Relaciones. Estudios de Historia y Sociedad*, México, XXXI, 124, pp. 124-140.
- ILLADES AGUIAR, Carlos (1987): “Bibliografía comentada del movimiento obrero mexicano”, *Boletín del Instituto de Investigaciones Bibliográficas*, México, Número Especial, pp. 31-11.
- INCISA, Ludovico (1981): “Corporativismo”. En BOBBIO, N., MATEUCCI, N. y PASQUINO, G. (Dir.), *Diccionario de política*, México, Siglo XXI, pp. 372-377.
- LANDA ORTEGA, María Rosa (1989): Los primeros años de la organización y luchas de los electricistas y tranviarios en Veracruz (1915-1928). Tesis de Licenciatura, Xalapa, Veracruz, Universidad Veracruzana.
- LANDA ORTEGA, María Rosa (1996): “La huelga general de 1923: una experiencia anarco-sindicalista en el puerto de Veracruz”. En: REYNA MUÑOZ, M. (Coord.), *Actores sociales en un proceso de transformación: Veracruz en los años veinte*, Xalapa, Universidad Veracruzana, pp. 77-102.
- LEVINSON, Marc (2006): *The Box: How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger*, Princeton, New Jersey, Princeton University Press.
- MANCISIDOR, José (1979): *La ciudad roja*, La Habana, Editorial Arte y Literatura.
- MONTGOMERY, David (1984): “El control obrero de la producción de máquinas en

- los Estados Unidos (siglo XIX)", *Historias. Revista de la Dirección de Estudios Históricos del INAH*, México, 7, pp. 101-121.
- NAISON, Mark y BUHLE, Paul (1984): "Entrevista con David Montgomery", *Historias. Revista de la Dirección de Estudios Históricos del INAH*, México, 7, pp. 123-133.
- NORVELL, E. J. (1996): "Los ciudadanos sindicalistas: la Federación Local de Trabajadores del puerto de Veracruz". En REYNA MUÑOZ, M. (Coord.), *Actores sociales en un proceso de transformación: Veracruz en los años veinte*, Xalapa, Universidad Veracruzana, pp. 55-76.
- PEÑA FENTANES, José (1956): *Vida y gloria del castillo de San Juan de Ulúa*, Jalapa, Veracruz, Editora Xalapeña.
- PEREYRA, Carlos (1929): *La conquista de las rutas oceánicas*, Madrid, M. Aguilar Editor.
- POBLETT MIRANDA, Martha (1992a): *Cien Viajeros en Veracruz. Crónicas y relatos VI (1856-1874)*, México, Gobierno del Estado de Veracruz.
- POBLETT MIRANDA, Martha (1992b): *Cien Viajeros en Veracruz. Crónicas y relatos VII (1874-1896)*, México, Gobierno del Estado de Veracruz.
- PONTI, Valery (1967): *Transportes marítimos*, México, Salvat.
- REES, Peter (1976): *Transporte y comercio entre México y Veracruz, 1519-1910*, México, SepSetentas.
- REYNA MUÑOZ, Manuel [Coord.] (1996): *Actores sociales en un proceso de transformación: Veracruz en los años veinte*, Xalapa, Universidad Veracruzana, pp. 33-53.
- ROJAS ZÚÑIGA, Mateo (1905): *Reseña de las obras del Puerto de Veracruz y del saneamiento de la ciudad*, México, Imprenta de la Secretaría de Fomento.
- SACK, Robert D. (1991): "El significado de la territorialidad". En: PÉREZ HERRERO, Pedro (Comp.), *Región e historia en México (1700-1850)*, México, Instituto Mora - UAM, pp. 194-204.
- SALAZAR, Rosendo (1972a): *Las pugnas de la gleba I*, México, Comisión Nacional Editorial del Partido Revolucionario Institucional, pp. 227-241 y 365-370.
- SALAZAR, Rosendo (1972b): *Las pugnas de la gleba II*, México, Comisión Nacional Editorial del Partido Revolucionario Institucional, pp. 112-116.
- SANTIAGO CRUZ, Francisco (1966): *San Juan de Ulúa. Biografía de un presidio*, México, Jus.
- SECRETARÍA DE FOMENTO, COLONIZACIÓN E INDUSTRIA (1904): *Censo General de la República Mexicana verificado el 28 de octubre de 1900. Estado de*

Veracruz, México. Disponible en: [http://internet.contenidos.inegi.org.mx/contenidos/Productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/historicos/1329/702825410681/702825410681_1.pdf].

SEGOVIA, Juan Fernando (2006): “El modelo corporativista de estado en la Argentina, 1930-1945. Entre el derecho, la política y la ideología”, *Revista de Historia del Derecho*, Buenos Aires, 34, pp. 269-355.

SILVA RUIZ, Gilberto; SANTACRUZ F., Iris Edith y LÓPEZ DE MANJARREZ, Virginia (1974): “Bibliografía comentada sobre movimiento obrero y sindicalismo en México”, *Revista Mexicana de Sociología*, México, 36, 3, pp. 645-672.

TAIBO II, Paco Ignacio (1986): *Bolsheviks. Historia narrativa de los orígenes del comunismo en México (1919-1925)*, México, Joaquín Mortiz.

TAIBO II, Paco Ignacio y VIZCAÍNO, Rogelio (1984): *Memoria roja. Luchas sindicales de los años 20*, México, Júcar.

TRENS, Manuel B. (1950): *Historia de Veracruz VI*, México, s/e.

TURRENT ROZAS, Eduardo (1953): *Veracruz de mis recuerdos*, Veracruz, La Impresora Veracruz.

VIZCAÍNO, Rogelio (1984): “1921: el año uno de la CGT”. En TAIBO II, P. I. y VIZCAÍNO, R., *Memoria roja. Luchas sindicales de los años 20*, México, Júcar, pp. 11-146.

WALLERSTEIN, Immanuel (1979): *El moderno sistema mundial I*, México, Siglo XXI.

WOMACK JR., John (1998): “Historia obrera mexicana”, *Nexos*, México, 241. Disponible en: [<https://www.nexos.com.mx/?p=8719>].

WOMACK JR., John (2007): *Posición estratégica y fuerza obrera. Hacia una nueva historia de los movimientos sociales*, México, FCE.

WOMACK JR., John (2012): *El trabajo en la Cervecería Moctezuma. 1908*, México, COLMEX - Fideicomiso Historia de Las Américas - H. Congreso del estado de Veracruz.