



**CENTRO DE INVESTIGACIONES Y ESTUDIOS  
SUPERIORES EN ANTROPOLOGÍA SOCIAL**

---

---

**MOVIMIENTO OBRERO EN YUCATÁN. EL CASO DE LOS  
TRABAJADORES PORTUARIOS DE PROGRESO (1910-1929)**

**TESIS  
QUE PARA OPTAR AL GRADO DE:  
MAESTRO EN HISTORIA**

**PRESENTA:  
LIC. FAUSTO JOSÉ MARTÍNEZ DÍAZ  
Asesora: Dra. Victoria Novelo Oppenheim**

**MÉRIDA, YUCATÁN, MÉXICO  
AGOSTO 2010**

## AGRADECIMIENTOS

Al escribir una tesis o un libro, normalmente intervienen innumerables personas que directa o indirectamente aportan información, apoyo o aliento al autor. No obstante, en la mayoría de los casos cuando se requiere nombrar si no a todas a la mayoría de las personas, la lista resulta muy larga y de todos modos siempre habrá omisiones imperdonables que harán quedar mal al autor. Por esta razón, expreso primero mi gratitud a los “héroes anónimos” que de una u otra forma me apoyaron y motivaron, y que aún cuando no sean nombrados, siempre tendrán mi agradecimiento.

Agradezco en primer término al CONACYT, por el apoyo brindado durante la Maestría en Historia, al igual que al Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, Unidad Peninsular. A mi asesora, la Doctora Victoria Novelo, por su paciencia y consejo siempre oportuno y por las críticas necesarias; sobretodo por las fuentes primarias que me proporcionó.

Importante también fue el papel que tuvo la línea de investigación Organización social, Cultura y Economía, coordinada por la Doctora Laura Machuca Gallegos, así como la amplia labor de la coordinación de la maestría dirigida por el Doctor Carlos Macías Richards, al igual, agradezco al Doctor Pedro Bracamonte y Sosa director de la institución CIESAS unidad peninsular, por el apoyo brindado a la generación de maestría. En esta experiencia, también compartí momentos agradables fuera y dentro de la maestría con mis queridos amigos que de alguna forma por sus consejos y el apoyo moral que continúan brindándome están presentes en este trabajo. A Zuli, Perla, Vir, Elvis, Rodrigo, Alma, Lili, Gibrán, Adriana, Andrey y por su puesto, a mis padres Filiberto y Margarita por su gran apoyo.

## **DEDICATORIA**

A la memoria de Marcelino Sierra Quijano, progreseño universal...

## RESUMEN

La presente tesis intitulada “Movimiento obrero en Yucatán. El caso de los trabajadores portuarios de Progreso (1910-1929)”, proporciona un panorama general del movimiento obrero portuario yucateco en el período referido, con el objetivo de describir las condiciones de vida y trabajo del obrero portuario para comprender los motivos que le llevaron a tener una participación activa en la vida política, social y cultural de la ciudad y puerto de Progreso durante el lapso que va de 1910 a 1929.

En el capítulo I, se ofrece una perspectiva general de las agrupaciones obreras en la Revolución, y se describe el desarrollo industrial y económico del país, el estado de Yucatán y Progreso. En este mismo capítulo, se ofrece información relativa a la producción, comercialización y exportación de la fibra de henequén, que durante la segunda mitad del siglo XIX, marcó a la economía local y determinó el movimiento laboral en los muelles progreseños.

Por su parte, el capítulo II se integra con información relativa al movimiento obrero en Yucatán y la consolidación del sindicalismo. Se destaca la primera huelga general que tiene lugar en Progreso, la represión huertista y los movimientos en contra del mismo régimen. De igual forma, en este capítulo se ofrece un panorama general del gobierno alvaradista y su relación con la clase obrera, al igual que se describe el crecimiento de las agrupaciones obreras y la conformación de la Federación Obrera de Progreso.

El Capítulo III, ofrece una descripción general de las condiciones de vida y trabajo del obrero portuario, el poblamiento y configuración urbana de Progreso, la estructura obrera marítima, privilegios, limitaciones y utilización política del obrero progreseño.

## ABSTRACT

This academic paper denominated “*Working class movement in Yucatán. The seaport workers case from Progreso (1910-1929)*”, that it is enclosed by three chapters, presents a general perspective about working class movement in Progreso, Yucatán since 1910 to 1929 mainly describing the daily life and labor conditions of seaport workers from Progreso to comprehends their reasons to have an active participation in the political, social and economical sphere from Progreso, Yucatán, during the Revolution epoch.

Chapter I offer a viewpoint of worker associations from the Revolution describing the economical and industrial development of México, Yucatán and Progreso; also presents items about “sisal fiber” commercialization, production and exportation in the nineteen century. Chapter II proffers bibliographical information about worker class movements in Yucatán and the trade unionist consolidation centralizing the first general strike in Progreso with the seaport workers marked by *huertista* repression and a general perspective of Alvarado timetable and its relationship with worker class. Also treats the “Federacion Obrera de Progreso” establishment and grow upping of workers associations in Progreso.

Chapter III, exposes the general contextual framework to the research’s phenomenon because presents a general observation about Progreso, its groundwork, urban structure, working class, seaport road and rail network, daily life and manual labor conditions of seaport workers and its policy employment during 1910-1929 phase.

Finally this academic paper opens a considerable space to turnout conclusions about all items treated in the following a line of investigation.

# ÍNDICE TEMÁTICO

<b>INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>1</b>
<b>CAPÍTULO I: AGRUPACIONES OBRERAS EN LA REVOLUCIÓN MEXICANA .....</b>	<b>12</b>
INTRODUCCIÓN .....	12
1.1. LA INDUSTRIA EN MÉXICO. ANTECEDENTES Y ESPECIFICIDADES .....	13
1.1.1. <i>Desarrollo industrial y económico en Yucatán</i> .....	15
1.1.3. <i>Desarrollo industrial y económico en Progreso</i> .....	23
1.2. AGRUPACIONES OBRERAS EN MÉXICO Y YUCATÁN.....	26
1.2.1. <i>Contexto nacional</i> .....	26
1.2.2. <i>Primeras agrupaciones obreras en Mérida</i> .....	30
1.2.3. <i>Represión oficial. La policía secreta y otras medidas de contención</i> .....	38
1.3. SURGIMIENTO DE AGRUPACIONES OBRERAS EN PROGRESO .....	45
1.3.1. <i>Influencia maderista en el ámbito obrero yucateco</i> .....	48
1.3.2. <i>“Gremio Unido de Marítimos de Progreso” hito sindical en el puerto</i> .....	52
RESUMEN CAPITULAR.....	57
<b>CAPÍTULO II: MOVIMIENTO OBRERO Y SINDICALISMO YUCATECO .....</b>	<b>58</b>
INTRODUCCIÓN .....	58
2.1. LA PRIMERA HUELGA GENERAL OBRERA DE PROGRESO .....	59
2.1.1. <i>Antecedentes y factores determinantes</i> .....	59
2.1.2. <i>Estallido de la huelga. El proceso y las partes involucradas</i> .....	61
2.2. LA REPRESIÓN HUERTISTA EN YUCATÁN .....	64
2.2.1. <i>Movimiento antihuertista en Progreso</i> .....	68
2.3. PERSPECTIVA GENERAL DEL ALVARADISMO EN YUCATÁN.....	71
2.3.1. <i>Crecimiento de las agrupaciones obreras portuarias en el alvaradismo</i> .....	74
2.4. LA FEDERACIÓN OBRERA DE PROGRESO Y SUS AFILIADOS.....	80
2.4.1. <i>Huelgas de la FOP ante el gobierno y partido de Carrillo Puerto</i> .....	84
2.4.2. <i>Obreros libres y ligados durante la política de Carrillo Puerto</i> .....	91
RESUMEN CAPITULAR.....	100
<b>CAPÍTULO III: CONDICIONES DE VIDA Y TRABAJO PORTUARIO .....</b>	<b>101</b>
INTRODUCCIÓN .....	101
3.1. PERSPECTIVA GENERAL DE PROGRESO DE CASTRO, YUCATÁN .....	102
3.1.1. <i>Origen, poblamiento y configuración urbana del puerto</i> .....	102
3.1.2. <i>Infraestructura marítima y actividad comercial</i> .....	105
3.1.3. <i>Infraestructura educativa, de entretenimiento y religiosa</i> .....	108
3.2. PERSPECTIVA GENERAL DEL TRABAJO PORTUARIO .....	112
3.2.1. <i>Condiciones de vida y trabajo del obrero marítimo</i> .....	113
3.2.2. <i>La estructura obrera marítima</i> .....	121
3.2.3. <i>Inserción de fuerza laboral no marítima a la estructura obrera de Progreso</i> .....	133
3.2.4. <i>Privilegios, limitaciones y utilización de las organizaciones obreras</i> .....	137
RESUMEN CAPITULAR.....	147
<b>CONSIDERACIONES FINALES.....</b>	<b>148</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA.....</b>	<b>155</b>
<b>HEMEROGRAFÍA .....</b>	<b>160</b>
<b>DOCUMENTOS OFICIALES .....</b>	<b>161</b>
<b>FUENTES ORALES .....</b>	<b>162</b>
<b>ANEXO .....</b>	<b>163</b>

## ÍNDICE DE IMÁGENES Y TABLAS

FIGURA 1. UBICACIÓN DE PROGRESO DE CASTRO EN LA COSTA YUCATECA (SCT, 2008). .....	163
FIGURA 2. FIBRA PARA EMBARCAR EN BODEGA DE LA ADUANA MARÍTIMA (DIARIO DEL SURESTE). .....	164
FIGURA 3. PLANO DE LA CIUDAD Y PUERTO DE PROGRESO DE CASTRO EN 1898 (API, 2005). .....	164
FIGURA 4. AGRUPACIONES OBRERAS MÁS REPRESENTATIVAS EN PROGRESO, 1925. ....	166
FIGURA 5. TABULADOR DEL PAGO DE JORNAL DIARIO. ....	166
FIGURA 6. TABLA DE COSTO DE LA VIDA OBRERA EN 1921. ....	167
FIGURA 7. PRECIOS DE PRODUCTOS DE CONSUMO DE 1918 A 1928. ....	168

## INTRODUCCIÓN

En México, el estudio del movimiento obrero<sup>1</sup> ha permitido comprender sus repercusiones sociales, culturales, económicas y políticas en la sociedad a través de contribuciones académicas desde la sociología, economía, antropología e historia, principalmente. No obstante, siendo tan complejo y vasto el fenómeno obrero, aún falta mucho camino por recorrer en la tarea de reconstruir el devenir de todos los sectores laborales que han marcado la pauta en la lucha por el reconocimiento de sus derechos y necesidades. En el caso de Yucatán, los estudios obreros se han abocado primordialmente a los sectores ferrocarrilero y cordelero, dada la importancia de estos trabajadores en la conformación de la historia local contemporánea. Sin embargo, este documento académico se ocupa particularmente del caso de los obreros portuarios de Yucatán, puesto que son pocos los trabajos históricos en el país relativos a este sector de trabajadores.

Las fuentes primarias y orales existentes, pueden coadyuvar a la reconstrucción del movimiento obrero portuario mexicano en general. En ese marco, la presente tesis ofrece un panorama general del movimiento obrero en Progreso, Yucatán, con lo que el autor

---

<sup>1</sup> Principalmente durante los siglos XIX y XX.



busca despertar en colegas e interesados en el tema, la inquietud para darle continuidad a la línea de los estudios obreros portuarios desde una perspectiva regional.

El interés de abordar el obrerismo portuario obedece a varias razones. En primer término, está el hecho de que el referido sector jugó un papel determinante en la actividad económica de importación y exportación, siendo Progreso, Yucatán, la entrada y salida de México desde la Península; realidad que le convirtió en el segundo puerto más importante del país durante el siglo XIX. De tal manera, el obrero portuario fue pieza clave en la consolidación del comercio yucateco, sobretodo en la época del auge henequenero. Por otro lado, este documento pretende otorgar reconocimiento al sector obrero portuario como uno de los pioneros del sindicalismo en Yucatán durante la Revolución Mexicana.

Desde fines del siglo XIX, la economía de Yucatán se sostuvo de la producción henequenera, por lo que los hacendados (la “casta divina”<sup>2</sup>), desarrollaron una política de industrialización vinculada a la monoproducción<sup>3</sup> y exportación de la fibra (Quezada, 2001). Para 1895, la PEA de Yucatán estaba constituida en su base por agricultores, pero el creciente establecimiento de fábricas y talleres generó el aumento del número de artesanos y obreros<sup>4</sup>, mientras que los trabajadores especializados en servicios diversos componían el 4% y el 2% respectivamente (INEGI, 1996). Así, a fines del siglo XIX el desarrollo de la tecnología y capital propició el surgimiento de una clase obrera que se desempeñó en diferentes espacios fabriles y de servicios. Entre ellos figuraron los

---

<sup>2</sup> Reducido grupo oligárquico de entre 20 y 30 familias que producían el 50% y controlaban el 90% del comercio y a su vez mantuvieron el control político regional durante el Porfiriato.

<sup>3</sup> Varios autores plantean que la economía en Yucatán estuvo sujeta a la monoproducción y exportación henequenera, sin embargo, el cultivo de la milpa que realizaba la población indígena solo representó una parte de su autoconsumo, pues el mayor porcentaje de sus productos comestibles eran exportados.

<sup>4</sup> Alcanzando para entonces un 16%.

obreros ferrocarrileros, galleteros, cerveceros, industriales, y por supuesto, los obreros portuarios.

En dicho marco, Juan Miguel de Castro, comerciante y hacendado, inició la construcción de un puerto<sup>5</sup> cercano a Mérida para facilitar la exportación henequenera y la importación. Es así que en 1871, Progreso de Castro se abre como Puerto de Altura y Cabotaje y sede de la Aduana Marítima. La cercanía del naciente puerto con Mérida, generó un aumento en la exportación de la fibra e importación de productos que demandaba la clase alta (Frías, 1952). En consecuencia, el trabajo se incrementó en los muelles. Así, muchos obreros se desempeñaron como: “estibadores”, “alijadores”, “plataformeros”, “checadores”, empleados de la aduana, vigilantes, “contramarcadores”, sastres, “terrestres” y “henequeneros”; todos ellos llamados obreros “marítimos”. A su vez, el número de trabajadores portuarios dedicados al servicio público y a la industria también fue significativo, entre ellos figuraban los: “carretilleros”, herreros, mecánicos, electricistas, carpinteros, entre otros.

Es importante resaltar, que el período comprendido entre 1910 a 1929 es de especial importancia para este documento, ya que en ese lapso la producción y exportación de la fibra fue irregular debido a la tendencia económica internacional del momento, lo cual afectó directamente las condiciones laborales y de vida del trabajador portuario incentivando su movilización y formación sindical. Así, en 1917 las agrupaciones obreras apuntalaron el sindicalismo (con más de 2,000 trabajadores organizados), creando en 1918, la: Federación Obrera de Progreso (FOP).

---

<sup>5</sup> Previamente, el puerto de Sisal había sido el punto costero más importante de la Península de Yucatán para el tráfico comercial durante la Colonia y siglo XIX.

Cabe señalar, que durante la década de los 20's los sindicatos progresaños vivieron una época de relativa prosperidad que los convirtió en una clase privilegiada. Aunque en la presente tesis se ilustra el debilitamiento de la misma, como lo refleja la separación de la FOP respecto de la Confederación Regional Obrera Mexicana (CROM), en 1929, a causa de la caída del precio de la fibra de henequén.

Por su parte, el contexto revolucionario de 1910 a 1929, también alimentó la formación de sindicatos obreros en Yucatán. En ese sentido, la participación política de la clase obrera se dio a la par del activismo que realizaron en pos de sus demandas laborales. Por tanto, este documento también ilustra los modos en que los obreros yucatecos se dispusieron a ser “utilizados” como vehículo para derrocar al gobierno local, coludido con el porfirismo. Es así como el “bautismo político” de la clase obrera yucateca robusteció sus demandas de salario y mejores condiciones de vida, ya que al apoyar la causa revolucionaria veían la posibilidad de hacer efectivas sus exigencias, aprovechando la ideología “antiburguesa” del momento.

Con base en lo referido, este documento instruye sobre las formas en que los obreros portuarios apoyaron la causa revolucionaria, contestataria al porfirismo, con la creación del Club Antirreeleccionista de Progreso “Francisco I. Madero”<sup>6</sup>. Sin embargo, tras el asesinato de Madero y Pino Suárez, el obrerismo yucateco sufrió un retroceso bajo el régimen del usurpador Victoriano Huerta, de hecho, aunque los obreros progresaños ya habían celebrado su primera huelga, la represión oficial fue una constante a partir de ese momento.

---

<sup>6</sup> Sin embargo, aunque en la mayor parte del país, estos clubes lograron el derrocamiento del orden oligárquico tradicional, en Yucatán el “viejo régimen” sobrevivió un tiempo.

Más tarde, con la caída de Huerta y la entrada de los primeros gobiernos carrancistas, el proletariado local retomó el rumbo de la organización efectiva en pos de sus demandas y derechos, mismos que se consolidaron durante el gobierno de Salvador Alvarado, quien en 1915 estableció instancias jurídicas locales e instituyó la Ley del Trabajo<sup>7</sup> (Bensunsán, 1986: 263-326). Con base en todo lo referido, la propuesta de Gilbert (1992), tiende a debatirse, ya que la presente tesis demuestra que la Revolución en Yucatán se gestó *in situ* y no “desde afuera”, como queda manifestado con los actos de rebelión y movimientos obreros locales, mucho antes que la clase trabajadora del país “despertara” en su derecho de protestar por condiciones dignas de vida y trabajo.

Asimismo, el autor de esta tesis retomó la perspectiva de Wells y Gilbert (1996), para constatar el “rito de paso” de los obreros portuarios a la esfera política del momento a través de su “bautismo político”, mismo que se realiza mediante el acuerdo mutuo de intereses, por lo cual se debe remarcar que en el “bautismo político” existe una suerte de participación voluntaria por parte del obrero. Es decir, éste se “presta” en la medida que es conciente de lo que puede obtener de este involucramiento en cuanto al mejoramiento de su vida y trabajo, al acceder como elemento de apoyo o resistencia de las fuerzas políticas existentes.

En este documento, también se destaca el papel que jugó el Partido Socialista Obrero (PSO), dentro de la política local respaldada por la masa obrera, misma plataforma política que en 1917 se convirtió en el Partido Socialista de Yucatán (PSY),

---

<sup>7</sup> Lo trascendental de esta ley fue que dos años mas tarde influiría en el artículo 123 de la Constitución de 1917, para terminar convirtiéndose en la Ley Federal del Trabajo de 1931.

aglutinando a campesinos y obreros bajo la figura de “Ligas de Resistencia”<sup>8</sup>. Más tarde, en 1921, el PSY se convierte en el Partido Socialista del Sureste (PSSE).

De acuerdo a lo referido, en la tesis se proporciona información puntual sobre la situación de los obreros agrupados en las Ligas, y por ende, atados al Partido Socialista del Sureste. Ante tal problemática, los obreros progresaños agrupados en Ligas establecieron el Comité de Defensa Obrera. Con base en ello, la tesis caracteriza la manera en que los trabajadores poco a poco intensificaron su participación en la política, sobretodo para obtener una autonomía del partido oficial, lo cual les impele a confederarse y establecer la Federación Obrera de Progreso (FOP).

El presente documento, también aborda el acercamiento de los obreros portuarios con Alvarado, situación en la que Lino Muñoz Noriega (alcalde en turno de Progreso), fungió como el punto de enlace entre el ejecutivo estatal y la clase obrera progresaña. La influencia de Muñoz Noriega<sup>9</sup>, permitió la adhesión de prácticamente todas las organizaciones obreras del puerto, no obstante, algunas no lo hicieron pues temían que a través del partido oficial, el gobierno cobrara una injerencia nefasta en la vida sindical.

Aunque durante el alvaradismo las agrupaciones obreras mantuvieron lealtad al PSSE, cuando Felipe Carrillo Puerto llegó a la gubernatura tomó las riendas de este enfocando sus proyectos al campesinado. Ante dicho marco, con el abrigo de la FOP las Ligas progresañas se deslindaron del partido afiliándose a la CROM. Posteriormente,

---

<sup>8</sup> El término “liga” fue tomado de las organizaciones insurreccionales y de agitación frecuentemente anarquistas que se desarrollaron en Europa durante el siglo XIX. Aunque las ligas europeas eran entidades abiertamente opuestas a la acción electoral y parlamentaria, las del PSY sí efectuaban tareas electorales y otras que los socialistas llamaban “societarias” como la difusión cultural, deportiva e ideológica. En el concepto de “resistencia,” encontramos el significado de fuerza. Para el caso de las ligas de resistencia la fuerza les permitió garantizar la infalibilidad y el logro de un derecho histórico (Canto, Jorge. “Yucatán en el Centenario de la Revolución”, CAIHY, 2010).

<sup>9</sup> Lino Muñoz Noriega quien durante la apertura maderista fue uno de los connotados personajes que participó en la fundación del Club Anti-reeleccionista de Progreso Francisco I. Madero.

con la muerte de Carrillo (1924), a pesar que las Ligas de Resistencia siguieron marchando, sus relaciones con la CROM se debilitaron y sólo la FOP, que fue independiente de la Liga Central y el Partido oficial, mantuvo un fuerte vínculo de afiliación hasta 1929 (Echeverría, 1985: 43-52).

Asimismo, la tesis destaca la forma en que el sindicalismo yucateco adquirió un vínculo de carácter nacional durante la década de los 30's, debido a la separación de las agrupaciones obreras locales del Partido Socialista del Sureste con el objeto de aliarse a la Federación, lo cual aumentó la injerencia del gobierno federal en la problemática obrera local<sup>10</sup> (Manzanilla, 1995: 223-297). En ese marco, la FOP se transformó en la Federación Única de Obreros y Campesinos de Progreso (FUOCP), instalando un Comité de Defensa Sindical perteneciente a la recién creada Confederación de Trabajadores Mexicanos (CTM).

Por otra parte, para guiar la tesis se elaboró una hipótesis general que abrazó la problemática abordada, misma que se expresa a continuación:

La afinidad y efectiva capacidad de organización que prevaleció entre los obreros portuarios progreseños, les permitió figurar como un sector social influyente en la vida política, social y económica local a través de movilizaciones, declaraciones y actos públicos, convirtiéndolos en pioneros del sindicalismo nacional durante el período revolucionario.

En ese sentido, el autor de la presente tesis trazó como objetivo general el estudiar las condiciones de vida y trabajo del obrero portuario progreseño que permitiera caracterizar adecuadamente a este sector para comprender los motivos que le llevaron a

---

<sup>10</sup> Como se demuestra con la promulgación de la Ley del Trabajo (1931) y el surgimiento de la Confederación de Trabajadores Mexicanos (CTM) (1936).

tener una participación activa en la vida política, social y cultural de la ciudad y puerto de Progreso.

Con base en lo referido, para el abordaje de la temática planteada fue necesario ofrecer un panorama general de las agrupaciones obreras durante la Revolución Mexicana, para inscribir a las movilizaciones obreras portuarias dentro de esa lógica de reacción contestataria al régimen oficial. A su vez, también se caracterizó el movimiento obrero y sindicalismo yucateco para conocer de manera práctica cuales fueron las estrategias de movilización y consecuentes actos de represión oficial ejercida sobre los obreros yucatecos durante el período referido. También fue pertinente reconstruir las condiciones de vida y trabajo del obrero portuario en Progreso para comprender las diferencias de status al interior de la estructura laboral del puerto, misma que se encontraba plenamente especializada al grado de mostrar una complejidad propia de organizaciones políticas o económicas de primer rango.

En otro orden de ideas, cabe enfatizar que en esta tesis se manejaron conceptos básicos, tales como: *cultura obrera*, desde la perspectiva de Novelo (1999, 17), quien lo caracteriza como una conciencia y práctica de grupo que se construye cotidianamente en la esfera laboral materializándose en formas particulares de ser, vivir, crear y transformar instituciones, normas, valores, tradiciones políticas asociacionistas y organizativas, de entretenimiento, educación y estética.

A su vez, la tesis requirió el manejo del concepto *acción múltiple*, con el objeto de validar el nexo intrínseco entre la lucha sindical y la lucha política por el poder, de acuerdo con Bernardo García (1984). Asimismo, se retomó el concepto *acción directa* del mismo autor, para caracterizar la estrategia obrera de enfrentamiento ante el patrón deslindándose de cualquier alianza política para tal efecto. Por su parte, Sariego (1999),

proporciona ejemplos interesantes que fueron retomados en esta tesis respecto a las luchas de *acción directa*, dando especial observancia a la utilización de medidas radicales, como la huelga general, paros, destrucción de máquinas y equipos, amenazas e intimidación a los representantes del capital y todo lo relacionado con los derechos de la clase obrera.

Para abordar el fenómeno obrero regional, el autor de la presente tesis se apoyó en las propuestas teórico-metodológicas de Pedro Echeverría (1983) y Juan Manzanilla (1995). El trabajo de Echeverría, se centra en los cordeleros yucatecos de la década de los 30's y sus principales agrupaciones<sup>11</sup>, en ese sentido, el autor de esta tesis encontró interesante la forma en que Echeverría aborda la dinámica sindical, ideología, problemas obrero-gobierno y los acuerdos tomados en sus convenciones. Por su parte, la propuesta de Manzanilla<sup>12</sup> resultó pertinente en la medida que realiza una caracterización regional del obrero ferrocarrilero, su desarrollo, huelgas y nacionalización durante la segunda y tercera década del siglo XX; también ilustra el cómo éstos obreros se vieron afectados con las reformas de la Ley Federal del Trabajo<sup>13</sup>. No obstante, estos dos trabajos históricos de corte regional abarcan únicamente el periodo posrevolucionario, lo cual hace evidente un vacío de estudios históricos obreros que envuelva el lapso 1910-1929.

A su vez, consultar la obra de Thompson (1977), fue oportuno para considerar la importancia de la experiencia cotidiana y cultural del obrero. Por ello, el autor de la presente tesis otorgó especial énfasis a las prácticas lúdicas, religiosas, deportivas como

---

<sup>11</sup> La Liga de Trabajadores de Artefactos de Henequén (LTAH) creada en 1917 y afiliada al PSY; y el Sindicato de Cordeleros de Yucatán (SCY) creada en 1933 con carácter independiente y apolítico.

<sup>12</sup> Se recomienda revisar en específico, los mecanismos y las disputas que este autor describe entre gobierno estatal y federal que llevaron al Sindicato de Ferrocarriles Peninsular a la subordinación nacional y su sujeción a la CTM.

<sup>13</sup> Sobre todo en el sistema de escalafón, reglamentos internos del sindicato, contratos colectivos, jubilación, derechos y diferencias entre los obreros calificados y de los aprendices (Manzanilla, 1995).



parte de prácticas y culturales en las que se encontraban inmersos los obreros portuarios; donde el sentido de pertenencia e identificación alimentaron su necesidad de asociación laboral bajo la forma de gremios, uniones, ligas, frentes y sindicatos. Asimismo, la tesis aborda la propuesta de Hobsbawm (1983), quien menciona que para estudiar a determinado clase o grupo social es necesario incluir al resto de la sociedad para comprender su participación e interrelación en la dinámica de ésta.

Aunado a lo anterior, es preciso señalar que en esta tesis la vida cotidiana del obrero portuario no se revisó a profundidad, dadas las circunstancias espacio-temporales que requerían una delimitación precisa del objeto de estudio. Sin embargo, se procuró ilustrar de manera general las condiciones de vida y trabajo del obrero portuario, a la par de ofrecer una descripción de la configuración urbana de Progreso, haciendo referencia a los principales espacios públicos utilizados diariamente por los habitantes, con el objeto de reproducir sus prácticas sociales. No obstante, el autor de esta tesis es consciente de la importancia de haber contemplado otros aspectos de la vida cotidiana para reconstruir la vida obrera portuaria, tales como: estudios de familia, cambios culturales, vocabulario e indicios culturales en las letras de la música, como bien lo abordan Richard Hoggart (1999) y Gareth Stedman (1999), con los obreros ingleses.

Por otra parte, la perspectiva de Adleson (1991), resultó adecuada para abordar el obrerismo portuario, tomando como referencia el trabajo que realizó con los “estibadores” de Tampico, Tamaulipas a fines del siglo XIX, resaltando el papel de los comerciantes foráneos como “exportadores” de la ideología progresista en los obreros portuarios. A su vez, la contribución teórica de Adleson permitió entender el proceso de formación de la conciencia de clase obrera y el papel de este sector en la sociedad, tanto tampiqueña como yucateca.

Los trabajos ya referidos, permitieron abordar las principales causas que impulsaron el nacimiento de las primeras asociaciones de obreros portuarios en México, a principios de la segunda década del siglo XX.

En cuanto a las herramientas técnico-metodológicas empleadas, se hizo una revisión bibliográfica vinculada con el fenómeno obrero nacional e internacional durante el programa de Maestría en Historia del CIESAS-Peninsular. Asimismo, se realizó revisión hemerográfica en el Centro de Apoyo a la Investigación Histórica de Yucatán (CAIHY), de Mérida, Yucatán, para familiarizarse con la vida obrera local del período 1910-1929. De igual forma, se recurrió al Archivo General de la Nación (AGN), en México, D.F. y al Archivo General del Estado de Yucatán (AGEY) en Mérida, Yucatán, para acceder a documentos oficiales de índole jurídico-laboral.

El trabajo de campo, se realizó durante el mes de febrero de 2010. En dicha práctica, se localizó a ex trabajadores portuarios vinculados con el trabajo tanto marítimo como terrestre. Una limitante que determinó el avance de recolección de información, fue la ubicación de informantes vivos, ya que todos los recomendados habían muerto o no estaban disponibles por varios factores, entre ellos la salud física y mental. Los ex-trabajadores abordados fueron 5; a los cuales se intervino con entrevistas abiertas. Éstos, privilegiaron en su discurso costumbres y prácticas de la época en que se desempeñaron como obreros portuarios y rasgos particulares sobre la vida diaria y condiciones de trabajo en los muelles. Dicha información, fue cotejada con documentos oficiales colectados en los archivos citados. De igual forma, se entrevistó en varias sesiones a un cronista del puerto, el señor Romeo Frías Bobadilla, quién se convirtió en pieza clave debido al material gráfico, visual y escrito proporcionado que data del período trabajado en este documento.

# **CAPÍTULO I: AGRUPACIONES OBRERAS EN LA REVOLUCIÓN MEXICANA**

## **INTRODUCCIÓN**

En los albores del siglo XIX, la industria en México despegó obedeciendo a la lógica económica internacional, nacional y a las necesidades de cada región. En dicho período, destaca la iniciativa de establecer una fábrica textilera en Puebla (1829), que no se fomentó por considerar que atentaría contra la producción nacional de acuerdo a los principios de libertad económica entre fronteras (Chávez Orozco, 1977<sup>14</sup>).

No obstante, la presencia de fábricas textiles en México se fue consolidando de tal manera que en Puebla iniciaron operaciones en 1837 cuatro fábricas de dicha naturaleza, mientras que a nivel nacional para 1846 ya se contaban poco más de 50 factorías (principalmente de algodón y lana), ubicadas en Puebla (pionera en este caso), Tlaxcala, Veracruz, Querétaro, Estado de México<sup>15</sup>, Jalisco y Ciudad de México<sup>16</sup>.

---

<sup>14</sup> Chávez Orozco, Luis. Citado en Novelo, 1991.

<sup>15</sup> En Tlalnepantla.

<sup>16</sup> En Tlalpan, Tizapán y Contreras (Novelo, 1991).

Cabe señalar que en estos comienzos, la industria nacional fue financiada con dinero líquido de la banca tanto nacional como extranjera. Por ejemplo, el Banco de Avío (1830-1842), fomentó la creación de 29 empresas (nueve de éstas eran textiles a las que incluso se les facilitó la importación de maquinaria), y el capital exterior lo inyectaban fundamentalmente ingleses y franceses que operaban en territorio nacional.

Los agiotistas también tuvieron una participación importante en el financiamiento de las industrias, primero como prestamistas y luego como socios financiadores o empresarios de las mismas debido a los altos cobros que exigían al Estado (de entre el 50% y 23%) (Novelo, 1991: 18). Además, el desarrollo de las fábricas sentó las bases de una nueva estructura social ya que la industria textil, pionera en la producción manufacturera masiva, absorbió a mujeres, niños y operarios como su fuerza de trabajo principal junto con productores artesanales.

### **1.1. LA INDUSTRIA EN MÉXICO. ANTECEDENTES Y ESPECIFICIDADES**

La industrialización en México, requirió la importación de máquinas y conocimiento técnico extranjero, experiencia de artesanos-jornaleros e incorporación de trabajadores no calificados de sectores con mayor índice de marginación (Ibídem). De tal manera que los artesanos quedaron sujetos a nuevas condiciones laborales apegadas a tiempos y formas reglamentadas (y por consiguiente sancionadas), impuestas por la máquina y el patrón.

Posteriormente, a mediados del siglo XIX cuando el capitalismo se consolidó a nivel mundial la lógica laboral en cada país tuvo que apegarse a estándares internacionales en cuanto a importación de materias primas, nuevos procedimientos de manufactura y ambiente de trabajo. Ello significó para los países subdesarrollados en vías de industrialización, una sujeción a intereses extranjeros para integrarse a la nueva

economía mundial (Ibídem). Con base en lo mencionado, el capitalismo en México se fortaleció con el trabajo asalariado libre y el monopolio del capital, conservando las bases laborales coloniales implantadas en los ingenios azucareros y minas.

A mediados del siglo XIX, la industria nacional se diversificó incorporándose factorías de fundición y manufactura de papel y más tarde fábricas de vidrio, cerveza, ferrocarriles, electricidad, siderurgia y petróleo (Ibídem). Cabe señalar, que muchas de estas fábricas necesitaron productos de importación y en algunos casos llegaron a ser exportadoras, lo que más tarde propició el surgimiento de muelles y aduanas y, por consiguiente, de trabajadores portuarios.

Más tarde, con el Porfiriato surgieron las sociedades anónimas, la red bancaria y la acentuada inversión de capital extranjero, una mayor unificación del mercado a la par de la expansión de los ferrocarriles y la electrificación, que dieron origen a un proletariado industrial proveniente de las masas de artesanos y campesinos (Novelo, 1984: 11-17). Con base en lo referido, la industrialización en México comenzó un despegue caracterizado por la aceleración.

Con el desarrollo capitalista que caracterizó al Porfiriato, se fue gestando una conciencia obrera con reivindicaciones salariales y de condiciones de trabajo que los incitó a formar agrupaciones en defensa de sus derechos comunes. Jurídicamente, las agrupaciones no fueron reconocidas y aún no llevaban el nombre de sindicatos, algunos sectores con pasado artesanal habían dejado de serlo y otros se fueron sumando a la naciente clase obrera (Novelo, 1991: 41), que se caracterizó por su heterogeneidad, que iba de acuerdo al desarrollo industrial que la procreó y a su origen ocupacional que la hacía portadora de tradiciones de vida distintas (Novelo, 1984).

Sin embargo, no todos los sectores obreros tuvieron antecedentes artesanales; muchos tuvieron que aprender las nuevas exigencias productivas como fue el caso en la industria siderúrgica, petrolera, eléctrica y naviera.

### **1.1.2. Desarrollo industrial y económico en Yucatán**

En el caso de Yucatán, a partir de la segunda mitad del siglo XIX la economía estuvo marcada por la producción y exportación del henequén. Por tanto, los hacendados desarrollaron una política de industrialización vinculada a la monoproducción y exportación henequenera. Así, la economía yucateca estuvo controlada desde el Porfiriato hasta los primeros cuatro años de la segunda década del siglo XX, por las casas exportadoras locales y los monopolios norteamericanos cordeleros (Quezada, 2001). Ya para 1870, la escasez de capital originada por la carencia de instituciones bancarias locales y de crédito obligó a los hacendados a pedir préstamos con altos intereses. Así, el banco neoyorquino “Thebaud Brothers” financió a los hacendados con una tasa del 9% anual.

Más tarde, la “National Cordage”, “Plymouth Cordage”, “McCormick” y comerciantes cordeleros, proporcionaron, a través de Eusebio Escalante Castillo, Eusebio Escalante Bates y otros yucatecos (dueños de las casas exportadoras de la fibra), el dinero para mantener la producción de las haciendas. Este mecanismo de préstamo, permitió a las empresas exigir los abonos exclusivamente en fibra al precio más bajo del mercado. Así, los empresarios extranjeros controlaron la producción del henequén y su abastecimiento y las casas exportadoras obtuvieron las ganancias extraordinarias de los préstamos hechos con el capital extranjero (Ibídem). Este movimiento de dinero, impulsó a que hacendados e inversionistas compraran grandes extensiones de tierras y plantas desfibradoras para producir más.

De tal manera que la expansión del monocultivo cubrió para 1909 unas 146,000 hectáreas (en la parte norte y central de la península), que en siete años crecieron a 320,000 hectáreas. Este dominio de la tierra estuvo controlado por la oligarquía, que desde las últimas dos décadas del siglo XIX había comenzado como un grupo de 20 o 30 hacendados que producía el 50% del henequén, controlaba cerca del 90% de su comercio y mantuvo el control político-regional durante el Porfiriato (Quezada, 2001).

Tal oligarquía, estaba integrada por familias descendientes de criollos que habían adquirido conocimiento en el campo de los negocios, algunas provenientes de antaño y otras de un cercano ingreso en el siglo XIX a la elite yucateca, como los Escalante y los Molina, mayores exportadores de la fibra (Franco, 1993). Así, además de invertir en la compra de haciendas la oligarquía también invirtió en ferrocarriles, en el establecimiento de casas comerciales y en la fundación de sus propios bancos, como el Banco Mercantil de Yucatán (que en 1890 fue fundado por la familia Escalante), y el Banco Yucateco (de los Molina), situación que agudizó la rivalidad por el control de la producción local.

No obstante, la oligarquía yucateca no dependió exclusivamente de la exportación del henequén. Molina Solís, Eusebio Escalante y Manuel Dondé también eran dueños de flotas navieras, barcos, ferrocarriles, casas comerciales y haciendas. Un ejemplo de carrera exitosa en el campo de los negocios, fue la de José Gabriel Escalante Lara, quien en su interés por aumentar la exportación henequenera generó empleos para la clase proletaria de Progreso y, por consecuencia, para el desarrollo del puerto (ver localización en Figura 1).

Escalante Lara, empezó en 1883 como contador de la Casa Comisionista de Alberto Morales, meses después ocupó el cargo de administrador cuando esta fue adquirida por las firmas de Manuel Dondé y Co. y Escalante Bates, hecho que la

convirtió en una sociedad mercantil llamada: “Agencia Comercial”. En recompensa a su buen desempeño, además de las concesiones lucrativas se le hizo gerente con carácter de socio comanditado cuando se amplió el negocio, que por su continuo crecimiento en 1894 adquirió la membresía: “S.A.”, año en que también lo ascienden a director de esta agencia (s/a, 1925).

También el desarrollo mercantil de exportación trajo beneficios para la sociedad progresaña, tales como la instalación de una prensa hidráulica para el reempaque del henequén, proporcionar protección a las oficinas y almacenes a través de un amplio servicio de mangueras y otros útiles para los incendios, lo cual creó un cuerpo de bomberos. Por su parte, a los obreros portuarios se les benefició con la introducción (para el ramo de arrastre), de las primeras plataformas de hierro, y para facilitar el traslado y salida de mercancías se llevó a cabo la construcción del muelle Otero. Asimismo, en 1898 la “Agencia Comercial S.A.” se asoció con los miembros del ramo de alijos (el trabajo del alijo consistía en transportar a tierra firme por medio de barcos o lanchas los productos que traían los vapores de gran calado), constituyéndose la “Compañía Alijadora.” Aunque al año siguiente (por acuerdo de las dos partes), se disolvió y la Agencia vendió su parte correspondiente a la compañía naviera “Ward Line”.

Con dicha transacción, Escalante, “Ward Line” y Francisco Cantón integraron una nueva sociedad, la: “Compañía Alijadora Yucateca S.A.” El interés por controlar el comercio, también llevó a la nueva compañía a constituir la: “Compañía de Muelles y Almacenes del Comercio” (Ibídem). Pero la ambición de Escalante en continuar con el desarrollo de la empresa (para brindarle una mayor salida a sus productos ante el



creciente movimiento de la casa de comisiones), lo llevó a asociar a sus familiares y la transformó en 1901 en la: “Agencia Mercantil y Marítima S.A.”

La ampliación fue tal que este mismo negocio llegó a establecer su propia compañía de navegación con el nombre de: “Yucatán Line,” cuyos buques salían de Progreso y tocaban los puertos de Veracruz, Tampico, New York, New Orleans y Galveston, en conexión con las líneas trasatlánticas. De esta manera con sus recursos y actividades la “Agencia Mercantil y Marítima” llegó a controlar prácticamente el movimiento del puerto, pues manejaba más de la mitad del volumen de los negocios mercantiles del estado en sus diversas ramas (s/a, 1925). Es así que los augurios del crecimiento económico en la última década del siglo XIX permitieron que el capital oligárquico se integrara de forma activa a todos los circuitos comerciales de la región.

Así, entre 1890 y 1905 se constituyeron un total de 17 empresas comerciales o sociedades mercantiles con los volúmenes de capital más altos, muchos de estos centros se ubicaron en Mérida y algunos establecieron sucursales de la misma empresa en otros puntos de la ciudad. Los productos de estas empresas comerciales entraban y salían en el puerto de Progreso (Franco, 1993). Las mismas exigencias de la época porfirista, abrieron camino en Yucatán para que a fines del siglo XIX y principios del XX, se desarrollaran fábricas para satisfacer las principales demandas de consumo de la sociedad moderna, tales como factorías galleteras, cerveceras, refresqueras y cigarreras, ubicadas en Mérida.<sup>17</sup>

---

<sup>17</sup> Cabe señalar, que los registros de Yucatán señalan que en 1896 ya habían 146 talleres y fábricas menores (estos se limitaban a la producción de baúles, hamacas, aserraderos, etc.) alrededor de 40 ubicadas en la ciudad de Mérida y las restantes en diversos puntos de la entidad (Progreso, Motul y Ticul) (Franco Cáceres, 1993: 27).

Entre las principales fábricas meridanas destinadas al consumo local, se pueden mencionar la: fábrica de cerillos el Porvenir (1897), Cervecería Yucateca (1900), Fábrica de Tejas, Ladrillos y Materiales de Construcción y Ornamentación (1900), que contó con 70 trabajadores, fábrica de Chocolates que contó con 50 obreros y la fábrica de pastas.

En 1910 y 1911, se construyeron 11 fábricas de alcohol que producían 2, 333,482 litros. En estos mismos años también funcionaron dos fábricas de tabaco, entre otras factorías. La única empresa que exportaba fue: La Industria S.A., cabuyería que producía del henequén hilo de engavillar y jarcia de diversas clases. Igualmente, hubo empresas auxiliares o dependientes destinadas al servicio público, como la eléctrica, tranvías, ferrocarriles y vapores, entre los más importantes. Los medios de transporte, ubicaron sus centros de operación en Mérida y conectaban sus vías con puntos estratégicos como el puerto de Progreso, aunque también había tranvías urbanos en las principales ciudades como Mérida y Progreso que servían para el transporte cotidiano dentro de la ciudad y sus alrededores (Wells, 1993; Zayas Enríquez, 1988).

La población de Yucatán, había crecido de 1895 a 1910 un 4%; es decir, para la primera década del siglo XX contaba con 339,613 habitantes. El grueso de la población se encontraba en Mérida, con 79,426 habitantes, mientras que en Progreso, debido al auge mercantil, alcanzó los 6,969 habitantes. Ciertamente, el sector agropecuario formaba el mayor porcentaje de la PEA en 1895, pero también el creciente establecimiento de fábricas y talleres generó crecimiento poblacional por el número de artesanos y obreros (alcanzando para entonces un 16%), mientras que los otros trabajadores especializados en servicios diversos y los no especificados componían el 4% y el 2% respectivamente (INEGI, 1996).

De 1900 a 1910, el crecimiento a nivel nacional del sector obrero fabril aumentó en un promedio anual de 3.69%, mientras que el artesanal decreció en un 0.7%. El crecimiento de los obreros fabriles tiene su explicación en las condiciones favorables que lo estimularon, al menos hasta 1906 cuando devino la crisis económica. Por el contrario, la disminución del sector artesanal se debió a la introducción tanto de maquinaria (que exigió menos fuerza laboral) como de productos extranjeros (que compitieron con los nacionales), además, al igual que todos los sectores sociales del país se enfrentaron a la dura recesión económica.

Sin duda, los censos del Porfiriato muestran el crecimiento y disminución de la heterogénea clase obrera, aunque cabe señalar que no son precisos pues si bien el número de trabajadores eventuales era bajo, éstos quedaron excluidos y únicamente se contaron los fijos. Los datos más concretos de los censos de 1900, revelan que la cantidad de artesanos en Yucatán alcanzó los 10,689 individuos; entre estos se incluían panaderos, albañiles, carpinteros, herreros, cigarreros, sastres, tipógrafos, alfareros, entre otros. Mientras los trabajadores de la industria yucateca en 1900 apenas sumaban los 36, para 1910 alcanzaron la cantidad de 108 (esta cantidad no contó a las industrias comestibles e igual a los del transporte). Por otro lado, se censaron los del ramo textil, los cuales alcanzaron una cantidad de 307 (Leal y Villaseñor, 1988).

Si bien en el Porfiriato el número de fábricas, empresas y obreros habían comenzado a crecer en Yucatán, no dejó de ser prioritario para los empresarios, comerciantes, y hacendados la creciente exportación del monocultivo y en menor escala la importación (Zayas Enríquez, 1988). Con este objetivo y buscando la cercanía y facilidad de exportación del monocultivo, el grupo de comerciantes y hacendados

encabezados por Juan Miguel de Castro iniciaron desde temprano la construcción de un puerto cercano a Mérida.

La fundación de Progreso, tuvo la peculiaridad de haberse planeado desde 1840 como un punto estratégico ubicado entre las villas de Chicxulub y Chuburná. En sus inicios su prioridad fue la instalación del embarcadero para el comercio de cabotaje de los productos de la zona y la pesca. Sin embargo, las constantes guerras internas y externas, así como la competencia ventajosa con los antiguos puertos de Sisal<sup>18</sup>, Yucatán y Campeche (estado que perteneció a Yucatán hasta 1857), pospusieron el desarrollo del puerto de Progreso (Frías Bobadilla, 1957).

En 1853 y 1854, las ideas precursoras de fundar el puerto tuvieron avances significativos con la construcción del camino de ruedas para conectar a Mérida con Progreso y en 1855 se obtuvo el permiso para establecer un puerto artificial. Igualmente, en 1856, se le otorgó la categoría de pueblo cuando comenzaba a cobrar forma el asentamiento para establecerlo. Además, el siguiente año se dio el trazo de la población con una distribución de lotes para realizar la colonización de los terrenos, y en 1862 se delimitaron las áreas para la instalación de un ferrocarril (Trujillo, 2005).

Los intereses del gobierno federal de Ignacio Comonfort (1855-1858), de crear un puerto yucateco que compitiera con el de Campeche lo llevaron a promover el poblamiento de Progreso y el desarrollo de una nueva ciudad-puerto. Así, Comonfort brindó facilidades para adquirir propiedades privadas que motivaron a la población de Mérida y de los pueblos cercanos al puerto a comprar terrenos y permanecer en éste levantando las primeras casas de madera y mampostería. Según Eligio Ancona, “no

---

<sup>18</sup> Ubicado en la costa norte de la Península de Yucatán, al Oeste de Progreso.

pasaban de tres a cuatro casas” al principio (Frías, 1957: 49), cuyos habitantes se anexaron a la pequeña y antigua población que ya vivía en el puerto en sus casas de huano.

Dentro de las promesas hechas que incentivaron a poblar el puerto, se resaltan las siguientes:

- a) Durante 5 años, contando desde el día que empiecen a construirse las casas, no se pagara contribución de ninguna clase.
- b) Todos los individuos que durante el primer año después de decretar la formación de la nueva población se avecindaran en ella, quedaran exceptuados, durante cinco años, de toda clase de servicio militar excepto en el caso de guerra extranjera (ibídem: 44).

Pero el suceso que brindó categoría y arranque a la modernidad en el puerto de Progreso aconteció en 1871, al trasladarse la aduana que antes pertenecía a Sisal a dicho puerto. Un año antes, el Ministerio de Hacienda había autorizado la construcción de un edificio de aduana en Progreso al igual que la indemnización del valor de las casas y bodegas de Sisal. Así, a partir de 1871, Progreso quedó como el puerto yucateco de altura y cabotaje de la costa norte del estado de Yucatán (Frías, 1957).

Todos estos cambios significaron la oportunidad de realizar varias obras para la instalación de muelles, el traslado de casas comerciales, el establecimiento de despachos de casas consignatarias y agencias de líneas marítimas que utilizaron este puerto como referente para sus trayectos de Estados Unidos, el Caribe y Europa. Pero ante el inicio de una creciente demanda de exportación henequenera, las carreteras seguían siendo las mismas que trasportaban las mercancías en carros tirados por bestias, razón por la cual desde 1874, se planeó la construcción de la línea del ferrocarril de Mérida a Progreso

(30 kms), y el siguiente año se puso en pie el primer riel que daría paso a este proyecto (Priego de Arjona, 1973). Así, en 1881 se inauguró la vía férrea que unía a las haciendas con el puerto, lo cual significó crecimiento y dinámica de la exportación del henequén que seguía en aumento.

Igualmente, el ferrocarril sirvió para la conexión comercial de Progreso con Mérida y otras poblaciones de Yucatán, como el ramal Mérida-Valladolid. Pero a pesar de que las líneas férreas no conectaron comercialmente a Yucatán con el resto del país, su existencia si favoreció la vinculación con los puertos del exterior, dicha situación se complementó con las concesiones que el gobierno federal otorgó a compañías de navegación extranjera de altura y cuyos destinos eran Norteamérica y Europa.

Tales subvenciones estribaron en otorgar una cierta cantidad de dinero por cada viaje realizado por las líneas beneficiadas, también se les concedían privilegios como el rápido despacho del puerto, es decir cumplir a tiempo con el itinerario. A cambio, por lo general se le exigía a la compañía naviera hacer escalas en diferentes puertos del país con arribos fijos, y también la misma compañía se comprometía a conducir gratuitamente el correo entre los puertos tocados por sus itinerarios (Macías Zapata, 2002). Aunque también esta exclusividad del comercio internacional con la península y su nulo intercambio mercantil nacional, se debió al escaso desarrollo de la marina mercante nacional y a la corrupción que generó el proteccionismo implementado por el gobierno federal para activarla (Ibídem: 21).

### **1.1.3. Desarrollo industrial y económico en Progreso**

Los estímulos para comerciar (y siendo Progreso el único puerto de altura y cabotaje de Yucatán), permitieron que paulatinamente se establecieran varias casas comerciales, agencias de consignatarios, oficinas para el funcionamiento de la línea

marítima, así como concesionarias para la construcción de obras portuarias (Trujillo, 2005). A su vez, el auge y la proliferación de las líneas navieras en el Caribe propiciaron que a fines del siglo XIX, Progreso se convirtiera en uno de los puertos más importantes del Golfo de México, y por su movimiento de comercio e ingresos fiscales registrados, en el segundo puerto más importante del país después de Veracruz. La gran cantidad de líneas neoyorquinas y mexicanas: “Vapores de las Indias Occidentales y del Pacífico”, “Línea del Havre”, “Mexican Mail Steam” “Ship Line” y la “Mala Imperial Alemana”, generaron el trabajo de carga y descarga de mercancías y del traslado de pasajeros de Estados Unidos, Europa y el Caribe.

De tal manera que el movimiento marítimo de Progreso, fue notorio en las cifras crecientes que se tienen a partir de 1880, pues en este año entraron un total de 251 barcos de bandera extranjera. Siete años más tarde, la entrada de barcos no solamente se incrementó sino que se diversificaron los tipos de embarcaciones que arribaron, registrándose: 136 vapores, 12 barcas, 5 bergantines, 30 goletas, 55 pailebotes y 61 canoas. Para 1889, los datos son más precisos: 428 embarcaciones nacionales, 160 estadounidenses, 70 inglesas, 11 españolas, 21 alemanas, 4 francesas, 1 italiana, 19 noruegas, 3 austrohúngaras y 3 suecas (Trujillo, 2005: 110). Asimismo, la llegada de pasajeros a Progreso es notoria: 3,769 mexicanos, 397 estadounidenses, 43 ingleses, 1,614 españoles, 62 alemanes, 45 franceses, 79 italianos, 7 noruegos, 258 turcos, 21 árabes, 7 australianos, 4 colombianos, 3 holandeses y 6 belgas (ibídem).

El desarrollo del comercio a fines del siglo XIX, significó un oficio lucrativo para los inversionistas, la mayoría de ellos como ya se mencionó eran hacendados y miembros de la oligarquía yucateca, que lo convirtieron en un negocio redondo. Molina, por ejemplo, en 1886 creó su propia compañía y estableció contratos gubernamentales

para construir caminos, ampliar el sistema ferroviario, mejorar la infraestructura del puerto de Progreso y construir obras públicas; en otras palabras, como miembro de la oligarquía comenzó a aumentar su fortuna (Quezada, 2001).

Igualmente, en la última década del siglo XIX, el auge del comercio propició el movimiento de los distintos muelles del puerto. El construido por la firma Rotger y Compañía, mantuvo al embarcadero fiscal en donde se recibía desde la aduana la carga y descarga para el ferrocarril, así como las concesionados a las firmas M. Dondé y Compañía y Agencia comercial de Escalante y Bates (Trujillo, 2005).

Cabe señalar, que a pesar de que el puerto de Progreso experimentó un período de prosperidad propiciada por el monocultivo del henequén, queda claro como afirma Trujillo Bolio (2005), que el intercambio comercial que mantuvo Yucatán con Estados Unidos no dejó de ser desigual y combinado como en todo el resto de la república mexicana (ibídem: 126).

Las estadísticas de Zayas Enríquez (1988), confirman dicha desigualdad, pues se exportaba en su mayoría materia prima de fibra de henequén y sus productos manufacturados (sacos, hamacas); y en menor escala: sal, maderas, palo de tinte, hule, tejidos de palma, chicle, tabaco, coco, conchas de carey, entre otros; además de que se importaban herramientas, máquinas para el ferrocarril y las fábricas, carbón, fierro, acero, herramientas, cemento, productos químicos y farmacéuticos que en su conjunto fueron la base no sólo para el desarrollo económico e industrial de Yucatán sino también de México en los últimos años del siglo XIX.

Igualmente, se importaban bienes de consumo y artículos de lujo de Europa y Estados Unidos para las familias pudientes de la ciudad, como lencería francesa, vehículos, licores, vinos y textiles manufacturados, entre otros. También se requirió la



importación de productos de primera necesidad como la harina y el maíz. Fue así que el comercio interno creció a fines del XIX y principios del XX a un ritmo promedio de 10% anual, al pasar las ventas de menudeo registradas en el año fiscal de 1896-1897 de \$4.8 millones a \$6.08 millones en el 1900-1901 y a \$11.6 millones en el de 1907-1908, a pesar de que en este último se presentó una grave crisis económica (Macías Zapata, 2002).

En ese sentido, los principales puertos receptores en relación a Progreso, fueron: Nueva York, Liverpool, Nueva Orleans, Boston, Hamburgo, La Habana, Barcelona, Londres, El Havre, Sevilla, Alicante, Cádiz y Marsella (Trujillo, 2005) y todo ese auge comercial requirió del servicio de una amplia cantidad de empleados para la carga, descarga y transporte de las mercancías exportadas e importadas.

## **1.2. AGRUPACIONES OBRERAS EN MÉXICO Y YUCATÁN**

### **1.2.1. Contexto nacional**

Las condiciones laborales de la industria en el país, obligaron a los obreros a mitad del siglo XIX a formar sus primeras asociaciones, tanto de trabajadores independientes como de asalariados (Novelo, 1991). Si bien García Cantú (1969), cita la existencia de una sociedad mutualista de Guadalajara en 1850, la primera que se presenta documentada data de 1853, en la ciudad de México, con el nombre de: “Sociedad Particular de Socorros Mutuos” (SPSM), nacida de un grupo de trabajadores del ramo de la sombrerería (Novelo, 1991).

En su declaración de principios, la SPSM dejaba claro su posición respecto a la esclavitud laboral:

*Queda condenada la esclavitud, tanto la antigua bajo la opresión española como la moderna, que nos arrebató las ganancias de nuestro trabajo* (Novelo, 1991, 26).

La SPSM comenzó con 33 elementos, pero llegó a conglomerar a 133. El papel de esta asociación se centró en labores de mutualismo, tales como:

- a) La fundación de un banco protector de las clases pobres.
- b) El mantenimiento de un asilo para mendigos y obreros inhabilitados para el trabajo.
- c) La constitución de grandes centros obreros para buscar el mejor servicio en el interior de los talleres y de las fábricas.
- d) La reglamentación de un sistema de socorros a los socios en los problemas políticos del país (ibídem.).

De acuerdo con Bracho (1990: 109-110), el mutualismo se centró en tres principios:

- a) El socorro mutuo, físico y moral de todos los miembros entre sí.
- b) Encadenar los lazos fraternales a todos los miembros.
- c) Inculcar y fomentar las ideas de la Ilustración y progreso en las ciencias, las artes, la agricultura y, en general, todo lo que tienda al bien de la humanidad (Ibídem).

Cabe señalar, que anteriormente ya existían asociaciones que por sus funciones se asemejaron a la SPSM, como fue la: “Junta de Fomento de Artesanos”, creada por los dueños de los talleres más grandes de la ciudad de México en 1841. No obstante, su labor se reducía a la protección de la producción artesanal y a sus hacedores, pobres y ricos, ante la invasión del comercio extranjero.

Igualmente, apareció en 1844 la: “Sociedad Artístico-Industrial”, formada por un grupo de ebanistas dirigida por Epifanio Romero, asimismo esta asociación tuvo un carácter moderado que se limitó a oponerse al sistema capitalista y a las autoridades políticas del país (Novelo, 1991).

Sin embargo, las constantes guerras internas y externas que México experimentó a partir de la mitad del siglo XIX, diezmaron la aparición y continuidad de las asociaciones obreras. Es hasta 1864, cuando las sociedades formadas diez años antes reaparecen alentadas tanto por la entonces nueva Constitución de 1857, que consagró el derecho de asociación, como por el trabajo de los organizadores.

Es en esos años cuando aparece la figura del griego Plotino Rhodakanaty, quién llegó a México en 1861 y formó un grupo que estudiaba filosofía trascendental. Entre sus alumnos<sup>19</sup> figuraron Francisco Zalacosta (estudiante), Santiago Villanueva (ebanista y escultor) y Hermenegildo Villavicencio (estudiante de medicina). La filosofía de este grupo fue socialista, apostaban que lo conveniente era la adecuación de sociedades obreras de resistencia, la asociación independiente de los trabajadores y la defensa contra los ataques del estado y el capitalismo (Ibídem).

Dichas tendencias anticapitalistas, llevaron a las asociaciones a reclamar sus derechos laborales y declarar huelgas en algunas ocasiones utilizando la “acción directa” (término no utilizado por entonces en el vocabulario de las luchas laborales), como una manera de enfrentar al patrón. Así fue el caso de la “Sociedad Mutua del ramo de Hilados y Tejidos del Valle de México”, formada en 1865 por trabajadores de dos fábricas de textiles: San Idelfonso y la Colmena, ambas cerca de Tlalnepantla, que ese

---

<sup>19</sup> El Club Socialista de Estudiantes intervino en la reorganización de las sociedades de sombrerería y sastrería.

mismo año se declararon en huelga en inconformidad por el exceso del horario laboral aplicado a hombres y mujeres que rebasaba las 12 horas.

En consecuencia a estas ideologías, aparecieron en la escena mexicana dos corrientes en los proyectos de organización obrera:

- a) Las limitadas a un carácter mutualista que apoyaron la solidaridad obrera.
- b) Las de resistencia, promovidas por las ideas socialistas, anticapitalistas y apolíticas de Rhodakanaty y sus discípulos.

Así, las ideas socialistas estuvieron presentes en las organizaciones obreras con mayor frecuencia a partir de 1868. Entre estas organizaciones se puede mencionar la: “Unión Mutua de Tejedores del distrito de Tlalpan”, formada principalmente por los trabajadores de las fábricas de textiles de Contreras y Tizapán. Cabe señalar, que a partir de este mismo año los constantes acontecimientos obreros que se presentaron permiten entender las condiciones en que vivía y trabajaba la naciente clase obrera y el por qué de su agrupamiento defensivo (Ibídem).

Para 1870, los socialistas con nuevos miembros formaron: “La Social”, que tuvo su propio periódico: *El socialista* (1871), y que junto con otras asociaciones (en su mayoría del ramo textil), fundaron el: “Gran Círculo Obrero de México” (GCOM), el 16 de septiembre de 1871. El GCOM, se caracterizó no sólo por la heterogeneidad de sus componentes sino también de sus ideologías. A partir de la función de la GCOM se representó la primera agrupación obrera de carácter nacional, que permitió a la naciente clase obrera gestar su formación a través de sus demandas laborales y a su vez mantener su carácter mutualista de ayuda y socorro mutuo.

Sin embargo, la GCOM se fue debilitando y pactando convenios con el gobierno en turno de Sebastián Lerdo de Tejada. De tal manera que por haber faltado a sus principios apolíticos, la GCOM propició que se crearan otras agrupaciones efímeras como el: Gran Círculo Reformista, la reorganización de: La Social y la publicación de otro periódico: *El Hijo del Trabajo*.

Cuando Díaz asume la presidencia (y en inconformidad por la asociación de la GCOM con Lerdo), ordena el cierre de oficinas obreras y en consecuencia el Gran Círculo se disolvió. Así, los constantes intentos de los socialistas por reorganizar el Gran Círculo fueron frenados por el régimen de Díaz. Finalmente, el Gran Círculo fue clausurado en 1883 (Ibídem).

### **1.2.2. Primeras agrupaciones obreras en Mérida**

En el caso de Yucatán, los antecedentes de la organización obrera se remontan a los gremios de carácter artesanal asociados al catolicismo, que aparecieron a principios del siglo XIX en Mérida. Entre las primeras asociaciones laborales que surgieron en el ambiente yucateco se pueden mencionar la: Sociedad de Fomento y Mejoras Materiales (1833) y la: Sociedad Jesús María (1849). Así, en la búsqueda de una mejoría de las incipientes mutualistas las asociaciones laborales se orientaron al cooperativismo<sup>20</sup>, que dieron carácter a: La Gran Sociedad de Artesanos (1872), el Gran Círculo de Obreros de Yucatán (1872) y la Fraternal (1883).

---

<sup>20</sup> El carácter cooperativista que mantenían las agrupaciones yucatecas de finales del siglo XIX estaba constituido por tres preceptos retomados del ultramontanismo católico preconizado en Francia: “Dios, Unión y Trabajo”. La aplicación de dichos preceptos en la práctica se manifestó con la realización de actividades como: la fundación de escuelas, talleres de oficios, casas benéficas, socorros a sus miembros por enfermedad y en caso de fallecimiento indemnización a su familia (García Pacheco, 2004: 44-45).

Estas agrupaciones de trabajadores católicos se inclinaban primordialmente a la práctica de la “caridad cristiana” y “ayuda al prójimo,” esto es, a la solución de problemas coyunturales e individuales de sus miembros como enfermedades, deudas, muerte etc. Al parecer no tenían objetivos de mejoramiento salarial colectivo ni un sentido crítico respecto a las relaciones establecidas con los patronos (García Pacheco, 2004). A pesar de su pobreza, estas asociaciones participaban en las diversas festividades religiosas, en las que competían unos grupos con otros en cuanto a las mayores ofrendas, celebraciones, ornato de los templos, además de su participación cotidiana en misas, novenas, rosarios, bailes, etc. (Loveira, 1978).

La formación de la naciente clase obrera yucateca, al igual que en otras partes del mundo, dependió de varios factores. Los diversos elementos coyunturales de fines del Porfiriato gestaron y moldearon a la naciente cultura obrera: sus propios valores, ideas, concepción sobre trabajo y trabajadores, motivaciones y rituales de relación social entre iguales y diversos. Sólo que a diferencia de otros estados de México (como Puebla y Veracruz); Yucatán no tuvo un estímulo temprano que generara avances para la formación de la clase obrera y el desarrollo de una fuerza proletaria en el sentido moderno de la palabra.

Estos diferentes acontecimientos en la clase obrera nacional, se atribuyen a la presencia de obreros extranjeros en otras partes de México desde mediados del siglo XIX que activaron el crecimiento de la unión nacionalista, mientras en Yucatán, la entonces relativa existencia de extranjeros y el aislamiento de la península con el resto del país inhibieron la formación de un fuerte proletariado urbano. No fue sino hasta fines de la última década del Porfiriato que se conjugaron los elementos necesarios que reforzaron a la clase obrera yucateca.

Tales elementos fueron: el descontento de las clases proletaria y media con la oligarquía, la constante crítica periodística al gobierno de Olegario Molina, el aumento de empleos especializados y semiespecializados en la industria de la construcción del estado y la difusión de las ideologías por parte de los artesanos y líderes, adquirido a través del intercambio de experiencias laborales propiciada por una mayor presencia de trabajadores y líderes provenientes de otros estados y países (Wells, 1996).

Los mismos acontecimientos sociales, políticos y culturales de la primera década del siglo XX que involucraron la participación obrera, confirman una nueva percepción del obrerismo. Si bien, la presencia de extranjeros y la experiencia de viajes cotidianos de parte de líderes y obreros habían traído a Yucatán nuevas ideologías como el socialismo, anarquismo, catolicismo de acción social, lo que verdaderamente despertó a la clase obrera local fue la difusión que se hizo de estas nuevas corrientes. Así, los eventos culturales y periódicos fueron los medios que utilizaron los artesanos instruidos que habían entendido estos conocimientos para transmitir a sus compañeros, al grado que intelectuales y artesanos se apropiaron de estas ideologías mezclándolas con las antiguas ideas del liberalismo (Ibídem).

Por otro lado, la labor de los hermanos Pérez Ponce (Tirso, Tomás y Teodoro), Gervasio Fuentes y Urbano Espinosa por organizar e instruir a los obreros de Mérida y Progreso, constatan el interés por transmitir la mezcla de conocimientos reivindicantes y a su vez incorporarlos a la lucha de sus intereses políticos<sup>21</sup>. Así, la naciente clase

---

<sup>21</sup> Los hermanos Pérez Ponce, desde antaño habían sido participes en la organizaciones sociales, no fue coincidencia que tanto Tomás, Tirso y Teodoro Pérez Ponce se hayan encontrado en medio del tumulto de 1897, dedicados a movilizar a los obreros urbanos y rurales en contra de la administración del gobernador Peón Machado. En este movimiento Teodoro Pérez Ponce perdió la vida, lo cual ocasionó que los hermanos de éste, en vez de disminuir su interés por organizar a las masas sociales alentara su espíritu de lucha. Más tarde en 1905, Tomás fue arrestado por acusar al hacendado Audomaro Molina (hermano del

obrero, ansiosa de mejorar sus condiciones de vida, participó en todo aquello que le pareciera propicio al cambio. Los emotivos discursos de los eventos culturales, atrajeron el frecuente interés de los trabajadores por participar en las reuniones urbanas, lo cual dio pie al bautizo político de la clase obrera al formar parte de la “Unión Popular” en 1905.

La “Unión Popular”, fue una agrupación compuesta por cantonistas<sup>22</sup> de clase media y la clase obrera, que declararon su oposición a la reelección de Olegario Molina como gobernador del estado. Esta agrupación política, se constituyó a raíz de que Díaz apoyó la reelección de Olegario Molina habiéndosele prohibido a Cantón lanzar su candidatura, lo cual obligó a los cantonistas a diluir su partido (“la Convención Liberal”), creando la: Unión Popular.

Para no evidenciar la presencia de los cantonistas en la nueva agrupación, se nombró a Manuel Meneses, un abogado de Mérida poco conocido para fungir como presidente. Para entonces, tanto los cantonistas como la clase y los dirigentes sindicales (Tirso Pérez Ponce, Gervasio Fuentes y Urbano Espinosa que se habían unido a la campaña antirreleccionistas), se dieron cuenta que la incipiente clase obrera de Yucatán, no se podría haber opuesto al régimen de Molina por sí sola, ya que únicamente

---

gobernador) de maltrato a un peón de apellido Canché, fugitivo de la hacienda Xcumpich propiedad de éste, lo cual incentivó en Tirso la tarea por organizar a la masa social y el deseo de derrocar al gobierno omnipotente de Olegario Molina.

<sup>22</sup> Los porfiristas regionales de Yucatán desde finales del siglo XIX se habían dividido en dos bandos: aquella camarilla anticientífica comandada por Francisco Cantón y la científica por Olegario Molina Solís que iba en ascenso político. Ante el creciente poder de los científicos a principios del siglo XX, los cantonistas tuvieron como único recurso la formación de un partido independiente para apelar directamente a Díaz y redoblar sus esfuerzos para levantar su base política en toda la extensión del Estado. De esta forma, con la Unión Popular amenazaron al régimen de Don Porfirio, quien siempre trató de evitar el surgimiento de un partido verdaderamente independiente, “uno que pondría en tela de juicio la legitimidad del mando porfirista”.



haciendo alianzas con el régimen político oficial ganarían el tiempo necesario para educar y movilizar a las clases obreras urbanas en las ciudades y en el campo (Ibídem).

Entre las ideas que circulaban en las reuniones antimolinistas, estaba la de retornar a la democracia a través de la aclamación de la Constitución de 1857, que para entonces era letra muerta. Al igual, se fomentó un liberalismo patriótico por medio de la representación simbólica de las hazañas de “héroes nacionales y estatales”, que contrastaban con el gobierno corrupto de Olegario Molina.

En un discurso celebrado en Progreso ante la presencia de obreros portuarios, un empresario local (Pedro P. Ávila), elogió la figura de Juan Miguel Castro (fundador del puerto), comparándolo con Juárez y George Washington:

*Progreseños, a ustedes a quienes las olas de su mar les besan su honrada frente, debéis secundar orgullosos las buenas intenciones del fundador de este puerto: con razón sobrada le puso el nombre de Progreso, porque seguramente confió en que sus hijos conservarían con dignidad su nombre y lo llevarían adelante y no en retroceso. Sabéis que antes que un tirano existió un Castro, hombre honrado y progresista, de buenos y levantados sentimientos, quien fue el fundador de nuestro querido pueblo, honren su memoria y jamás den un paso en el retroceso, siempre adelante, no temáis a la tiranía y opresión oficial, que nada significa, no estamos en el tiempo de Napoleón III, estamos en el siglo de las luces y debemos admirar a Washington, Hidalgo y otros y hacer respetar la ley del 57 que nos legó el venerable Juárez. El pueblo se gobierna por el pueblo y hay que respetarlo (Ibídem: 83).*

La oratoria como herramienta de difusión, no fue lo único que incentivó las reuniones obreras, también influyó la enseñanza de la organización y de movimientos difundida por los líderes que se desempeñaban en labores diferentes, tales como periodistas y abogados. En el caso de los activistas sindicales pertenecientes a la misma clase obrera, su papel por lo general consistió en incitar a sus compañeros pues debido a que compartían experiencias cotidianas tuvieron mayor facilidad para acercarse y movilizar. Sobretudo, si se entiende que el término “justicia” para los artesanos significaba algo más que un simple apego a la ley, más bien era un sentido que surgía de la moral. Por ello, es entendible cómo un limpiabotas (Manuel Damosein), quien se ganaba la vida frente al “Hotel Llano” de Mérida, pudo enardecer a los obreros en una concentración en Progreso:

*...Si nosotros no lo hacemos y dejamos que el tirano pase sobre nosotros ¡que será del pueblo! ¿Que le contestaríamos a Hidalgo si nos preguntará donde está la libertad que legué a costa de mi sangre? ¿Qué le contestaríamos a Juárez si nos preguntará que han hecho de mis leyes constitucionales que a fuerza de sacrificios y penalidades te he legado? ¿Qué cuenta daríamos a nuestros hijos si los dejáramos (palabra indescriptible) bajo la opresión y la tiranía? ¡Nada conciudadanos! Háganse respetar y respeten las leyes. Si sois dignos y valientes no consentir que los colores de este trapo (enseña el pabellón nacional) bajo cuyo suelo vivimos sea pisoteado por ningún tirano, si sois cobardes que pasen sobre ustedes y que esperen la maldición de nuestros hijos (Ibídem: 84).*

En este discurso, Damosein al igual que los dirigentes sindicales, utilizó símbolos nacionalistas como un medio para propagar las reivindicaciones sociales a los obreros. Así se pretendía que los trabajadores adquirieran una ética ciudadana que fomentara entre los residentes una identificación con el país, su historia patria y su ciudad. Mas aun si para entonces Progreso era una ciudad-puerto que tenía poco tiempo de ser establecida y que carecía de una tradición agrícola y cuyo destino de la comunidad se entrelazaba con el comercio y el progreso.

De esta manera, el ser un trabajador que proveía bienes y servicios a la ciudad, le permitió al limpiabotas un mayor acercamiento a la masa proletaria con lo cual se ganó la simpatía y confianza extendida del pueblo, en comparación con los abogados, periodistas o literatos, quienes tenían que superar montañas de prejuicios por su condición de origen.

Por otro lado, la campaña antirreleccionista de la “Unión Popular” culminó el 3 de septiembre de 1905 con una concentración en Mérida, donde la muchedumbre concentró a más de 470 personas provenientes de los más importantes poblados de Yucatán, como Valladolid, Peto, Chocholá y Progreso; a los cuales se sumaron unos 800 o 900 meridianos, que se hicieron presentes en dicha manifestación (aunque los dirigentes de la Unión Popular se jactaron más tarde que eran miles).

Sin embargo, la campaña resultó frustrante para los principales dirigentes sindicales, pues al haber impuesto como candidato para la Unión Popular al juez del estado, José E. Castillo, éste al sentirse obligado renunció a su cargo al poco tiempo. Ante la embarazosa situación de haber postulado a un candidato que no estaba comprometido plenamente con su partido, Romero Ancona y Pérez Ponce no tuvieron más remedio que sacar provecho a su derrota. Así, publicaron un manifiesto en el cual

hacían el llamado a sus simpatizantes para que se abstuvieran de votar el 5 de noviembre. El resultado de la desalentadora campaña del partido de oposición cedió el triunfo a Olegario Molina (Wells, 1993)<sup>23</sup>. Cabe señalar, que más tarde se vuelve a presenciar la participación de la clase proletaria en movimientos políticos, como la de los obreros urbanos de Mérida, que participaron en la campaña antimuñosista del vallisoletano Delio Moreno Cantón<sup>24</sup> (sobrino de Francisco Cantón), para derrocar al régimen oligárquico<sup>25</sup>.

La reducción del apoyo a los cantonistas por parte de la fuerza laboral de la ciudad de Mérida, se debió a la división de opiniones de las clases, obrera y media ante la presencia de los maderistas en el terreno político a fines de la primera década del siglo XX. En varios estados del país se formaron asociaciones en apoyo a Francisco I. Madero, y como veremos más adelante también en Progreso (Yucatán), los obreros portuarios formaron un Club con el nombre del candidato opositor. Así, para entonces en la península apareció la figura del maderista Pino Suárez, quién recibió apoyo por parte de las clases medias y obreras, pues en él vieron más probabilidades de un cambio en comparación con la candidatura de Moreno Cantón:

*...para muchos, los cantonistas no pasaban de ser unos  
porfiristas leales, comprometidos con el mantenimiento de su status  
quo* (Wells, 1993: 20).

---

<sup>23</sup> Olegario Molina no pudo ejercer su gubernatura para el periodo 1906-1909, pues Díaz lo nombró Secretario de Fomento, por lo que tuvo que dejar en la gubernatura al comerciante de zapatos, Enrique Muñoz Arístegui, cuyo gobierno ante las tensiones políticas acrecentadas durante los últimos años del Porfiriato recurrió a la represión para mantener la paz.

<sup>24</sup> A diferencia del general Francisco Cantón, su sobrino Delio Moreno Cantón era un intelectual que había crecido y educado en la ciudad de Mérida, con poca experiencia en la política y un carisma más sobrio que el de su tío.

<sup>25</sup> Desde el primer intento fallido de 1909 en Mérida y la ofensiva en Valladolid en 1910 (Baquero, 1988).

### **1.2.3. Represión oficial. La policía secreta y otras medidas de contención**

Apegándose a las políticas porfiristas a nivel nacional, Olegario Molina organizó una policía secreta, la cual tuvo entre sus funciones la vigilancia de los diversos opositores del régimen, entre ellos, los líderes obreros que podían “infectar” a los trabajadores de Mérida y Progreso. Así, “la Secreta” detectó en 1905 la presencia de los anarquistas italianos Giuseppe Garibaldi y Stutezzo Filippo, así como un judío del cual no se supo su nombre y sus reuniones con los catalanes Duch y otros obreristas como Valeriano Martínez, José Catalá, Emilio Sadó y Emilio Rodríguez (Wells, 1996).

En base a estos informes, las autoridades deportaron a los extranjeros y aprehendieron a los locales. Entre esta oleada extranjera también habían cubanos que se aglutinaron en la ciudad de Mérida, que habían emigrado debido a las luchas independentistas de Cuba y del conflicto bélico entre los Estados Unidos y España. También, como ya se mencionó, hubo españoles residiendo en Yucatán que habían huido de Estados Unidos por ser el blanco de constantes persecuciones.

Muchos de estos extranjeros se emplearon en diversas ramas obreras como tabaqueros, impresores, mecánicos en los ferrocarriles, estibadores de barcos y obreros especializados en la creciente industria de la construcción; aunque también hubo otros fuera del área obrera que se desempeñaron como supervisores, gerentes, capataces, etc. (Betancourt, 1989). También hubo casos de españoles y cubanos traídos por Olegario Molina durante su primer periodo de gobernador para que se encargaran de la oficina de la Policía Secreta (Wells, 1993). Igualmente, la policía secreta silenció a varias de las publicaciones periodísticas y aprisionó a sus cabecillas que criticaban o se oponían a los intereses del gobierno oligárquico molinista. Son varios los casos, entre los más destacados están: Carlos Escoffié y su célebre periódico el: *Padre Clarencio*, Tomás

Pérez Ponce, José A. Vadillo y su periódico: *Verdad y justicia*, Agustín Pardo y su semanario: *La Humanidad* (Castillo, 1995: 222-225).

Con base en lo referido, las constantes censuras y represalias periodísticas incrementaron en los funcionarios de estado el temor a cualquier tipo de levantamiento, al grado de verse obligados a clausurar en octubre de 1905 el periódico de José María Pino Suárez: *El Peninsular*, por expresar que Molina no merecía un segundo cuatrienio (Wells, 1993: 20). Otros actos de castigo de la policía secreta hacia la clase obrera, fue la destrucción e intimidación de las reuniones representativas de la Unión Popular, basados en una modificación legal del código penal que aplicaba para reprimir estas reuniones:

Artículo 210. *Se tipifica como delito de rebelión a cualquier reunión de trabajadores en defensa de sus derechos, o incluso para organizarse formalmente* (Código Penal para el Estado de Yucatán, 1906: 55 y 79).

De tal modo que cualquier acción reivindicadora de los trabajadores podía ser tildada de rebelión contra el estado e inclusive contra la constitución política de la entidad, aunque sus objetivos fueran solicitar el pago de jornales atrasados, aumentos de sueldo, disminuciones de la jornada laboral, etc. Así, una reunión obrera en Kanasín en casa de Pedro Pablo Herrera en 1905 fue reprimida por causal de levantamiento, aunque únicamente tenía como objetivo la fundación de una agrupación de trabajadores.

Igualmente, la policía secreta se infiltró en las manifestaciones antirreleccionistas, anotando hora, ubicación y sitio de los mítines, registrando los nombres de los representantes, estimando el tamaño de la concurrencia, resumiendo y transcribiendo textualmente fragmentos de los discursos que daban los organizadores y sus correligionarios. Tal intromisión de las autoridades pasó inadvertida, pues en ocasiones

sus agentes subían al podio para dar discursos apasionados criticando a los funcionarios locales.

Algunas de las personas infiltradas en la muchedumbre que vendían información eran motivadas por la apremiante posibilidad de puestos de policía secreta o de oficial de la Guardia Nacional. Por su parte, los infiltrados que ya tenían empleos públicos buscaban mantener sus puestos y los beneficios que recibían de este, pues era considerable la diferencia económica entre los pobres de la ciudad que trabajaban duro y los burócratas del gobierno que vivían subsidiados (Wells, 1996:77-88).

Por lo general, las reuniones obreras se celebraban en las tardes, en casas particulares y en un barrio o pueblo diferente cada vez. Los principales sitios donde se celebraron las reuniones fueron Progreso y, en Mérida en los barrios de Santa Ana, Santiago, San Sebastián, y San Cristóbal y en los suburbios obreros de Kanasín y Chuburná. El número de miembros que integraban las reuniones oscilaba, según datos de la policía secreta, entre 50 a 200 asistentes. En ocasiones llegaron a ser tan concurridas y bulliciosas que se “desparramaban” fuera de las casas de los obreros hasta las calles, precipitando alguno que otro enfrentamiento entre los gendarmes locales y la Unión Popular (Ibídem: 77).

Los organizadores de los mítines se sentían satisfechos, pues aun cuando eran relativamente pequeños y espontáneos en comparación con las manifestaciones ceremoniosas de los molinistas, el interés de sus miembros por asistir a las reuniones era voluntario. Por el contrario, el periódico oficial: *El Imparcial*, declaraba que el número de miembros era relativamente insignificante y pequeño, asunto que incomodó al activista sindical José Corrales, quien en una concentración en el puerto de Progreso declaró:

*Ya estará convencido el miserable corresponsal de “El imparcial” que no somos catorce mil ni veinte; sino que unos millares, todos libres, honrados y trabajadores (Ibídem: 78).*

Por otro lado, para impedir la asistencia obrera proveniente de Progreso y otras zonas rurales a las reuniones celebradas en Mérida, el gobierno tomó medidas que les prohibían el uso del transporte del ferrocarril. Por ejemplo, durante la campaña de la Unión Popular en 1905, no sólo fue difícil conseguir los permisos para las manifestaciones, sino también las autoridades habían presionado a las empresas ferrocarrileras para que negaran al partido el uso de vagones especiales. Por lo que varias veces, los principales correligionarios tuvieron que llegar a Mérida en coche, carro, a caballo y la muchedumbre a pie (Ibídem: 78).

En Progreso, esta represión contó con el apoyo de las autoridades del puerto, ya que el entonces jefe político Primitivo Díaz (caracterizado por su “mano dura”), impidió que los simpatizantes de la Unión Popular subieran al tren para Mérida el día de cierre de la campaña. Con ello, los sucesos se agravaron ya que los miembros de la Unión Popular se liaron a machetazos con las autoridades, dado que a pesar de que el partido había pagado \$400 a los Ferrocarrileros Unidos de Yucatán para que se acoplaran vagones adicionales para llevar a la gente, sólo se permitió ingresar al tren a 120 (Ibídem: 85).

Por su parte, de la misma forma que se sancionaba con prisión y censura a las publicaciones de periodistas, abogados y líderes políticos principales, los cabecillas menores del movimiento opositor al gobierno también fueron reprimidos. En algunos casos, eran obligados a trabajar en fajinas, prestar servicios como auxiliares de policía y pagar la tarifa de \$2.00 mensuales que les eximia del servicio a la milicia; también se les



castigaba con la obligación de servir en la leva. Los casos más lamentables fueron de miembros activos trasladados a la frontera con Belice para proteger los asentamientos periféricos de los indios rebeldes. En ese sentido, el líder Nicomedes Acosta (alias “La Rosca”), expresó en un mitin obrero<sup>26</sup> un caso lamentable:

*...hace más de un año un trabajador llamado Antonio Madero ha sido enviado a la Bahía de Ascensión (en Quintana Roo, cerca de la frontera con Belice), lugar asolado por las enfermedades mejor conocido como “el matadero”, y aún no sabemos qué ha sido de él. Su familia ha enviado cartas que no han sido contestadas... (Wells, 1996: 79).*

A pesar de la “mano dura” del gobierno molinista para reprimir las actividades obreras, la serie de sucesos que fortalecieron la organización laboral acentuaron la presencia de la clase obrera a principios del siglo XX, a partir de entonces con una nueva ideología tanto en modos de organización como participación en la sociedad.

Es así que las constantes actividades e incremento de agrupaciones obreras en Mérida y Progreso (las dos ciudades importantes de Yucatán), tomaron nuevos rumbos que antecedieron a los primeros sindicatos. A partir de entonces aparecieron agrupaciones obreras con características diferentes al mutualismo, desligados del catolicismo y renuentes tanto al gobierno como al patrón, ya que demandaban sus derechos laborales. Entre los primeros grupos laborales cuyo registro data de 1907, se puede mencionar a: “La Unión Obrera”, que agremiaba trabajadores en Mérida de oficios varios: carpinteros, herreros, hojalateros y en su mayoría artesanos del henequén.

---

<sup>26</sup> Llevado a cabo en el barrio de Santa Ana, en Mérida.

Los líderes de este movimiento, denominado “socialista” y que identificaban a la clase obrera como el principal factor del progreso económico y social, fueron el poblano Agustín Pardo y los yucatecos Ceferino Gamboa, José Dolores Sobrino Trejo, Manuel Yenro, Andrés Peraza Lara y Macedonio Velásquez. Cabe señalar que el periodista Agustín Pardo, fue uno de los intelectuales del grupo que se identificó más como espiritista que socialista, debido a que el espiritismo fue una corriente de reivindicación social muy en boga en nuestro país en aquellos años y a la que incluso perteneció el mismo Francisco I. Madero<sup>27</sup>.

En septiembre de 1908, el gobierno reprimió el crecimiento de “La Unión Obrera”, tildándola de anarquista. Fue así que tanto el editor del periódico: *La humanidad*, Agustín Pardo, como el jefe de reporteros Sobrino Trejo, fueron sentenciados a dos años tres meses y seis días de prisión, acusados de intento de rebelión y ataque a la constitución, mientras el resto del grupo fue aprehendido por corto tiempo de tal manera que el movimiento desapareció.

Es preciso mencionar que un año antes, Pardo y Sobrino Trejo ya habían sido fichados por las injurias de sus publicaciones que criticaban enérgicamente a la oligarquía. Más tarde y luego de un año de servicios en prisión estos fueron liberados y quizá hayan sido expulsado del país (Wells, 1996)<sup>28</sup>. Ceferino Gamboa, recordaría años después que el principal motivo de la represión al grupo fue el hecho de que la Unión

---

<sup>27</sup> Para conocer más sobre los orígenes del espiritismo en Yucatán a finales del siglo XIX, tanto sus precursores como sus autores que sentaron las bases ideológicas, ver a Cervera Fernández José, 2002:194-219.

<sup>28</sup> “El movimiento reivindicador de los derechos del obrero” Una entrevista con don Andrés Peraza Lara-Plan de constitución de la confederación del trabajo. *La Voz de la Revolución*. Viernes 10 de septiembre de 1915, pp 1-2. Esta publicación señala que Pardo, de origen español, fue deportado del país en aplicación del artículo 33 constitucional; y que Sobrino Trejo fue enviado a París a terminar sus estudios, al igual, Gamboa menciona que Sobrino fue expulsado “paternalmente” por el gobierno de Yucatán. Las fuentes que utilizan Allen Wells y Gilbert Joseph, se basan en el Fondo Justicia.

acordó celebrar una serie de conferencias desfanatizadoras a finales de septiembre y parte de octubre de 1908 (Gamboa, 1961: 10).

Por otro lado, en enero de 1908 fue fundada la primera sociedad de tipógrafos denominada “Unión Voluntaria”, encabezada por el impresor Gabino Contreras. Esta agrupación contó con 32 miembros (de los 197 tipógrafos que había en Yucatán), y muchas de las imprentas habían sido instaladas por los extranjeros inmigrantes, lo cual evidenció la visión crítica a la oligarquía en las publicaciones y en la forma de organizarse. Enterado el gobierno de esta agrupación, se procedió a su violenta clausura (Bustillos, 1959 y Betancourt, 1989).

Por su parte, con una amplia experiencia en organizar a los trabajadores de las ciudades, en mayo de 1908 el abogado y periodista antimolinista Tomás Pérez Ponce, en colaboración con Carlos Escoffié, fundó el llamado “Círculo libertario”, que integró a obreros de distintas ramas (Bustillos, 1959 y Aguilar, 1952). Para 1909, con el propósito de incrementar su fuerza sindical, El Círculo invitó a todo tipo de trabajadores sin importar su especialidad y así comenzó a difundir un cupón de adhesión en donde se sentaron tanto las bases de la agrupación obrera como la de sus miembros. Entre sus bases estuvo el mejoramiento social, moral e intelectual del pueblo obrero. También, esta agrupación a través de agentes activistas, abrió sus propias sucursales en la península yucateca con miras a extenderse fuera del estado. Su lema fue: “Libertad, Verdad y Justicia”<sup>29</sup>.

Asimismo, en 1909 grupos de carpinteros, ferrocarrileros, albañiles, panaderos, impresores, “carretilleros”, herreros y mecánicos fundaron la llamada “Casa del

---

<sup>29</sup> AGEY. Fondo Poder Ejecutivo. Caja 725. Sección Gobernación. Serie: correspondencia oficial y peticiones. 1911.

Trabajo” (Bustillos, 1959). En el último año del Porfiriato, en agosto de 1910, fue fundada la “Confederación del Trabajo,” al que se atribuyó fines socialistas, aunque poco se conoce de su objetivo y praxis. Entre sus líderes estuvieron Manuel Ma. Escoffié, Luis A. Manzanilla, Martín Sánchez, E. Toledo, Juan E. Patrón y Andrés Peraza Lara. La confederación, sustentaba la libertad y unión en el trabajo, equidad, justicia, libertad personal, intelectualidad y moralidad, así como la reorganización de la clase obrera. Sin embargo, sus “abstractos” objetivos provocaron que la organización se diluyera y desapareciera en poco tiempo<sup>30</sup>.

### **1.3. SURGIMIENTO DE AGRUPACIONES OBRERAS EN PROGRESO**

Con el desarrollo de la industria, el comercio y las nuevas ciudades a finales del siglo XIX y principios del XX, los sectores laborales se fueron adaptando a condiciones nuevas de trabajo. Así, se fueron constituyendo en las ciudades industrias que producían y exportaban diversas mercancías. Algunas de estas urbes estuvieron en el centro y otras cercanas al mar, ejemplos de estas últimas son los puertos de Tampico en Tamaulipas (Adleson, 1982) y Progreso en Yucatán. En ese momento, la diversidad de la industria dependía del tipo de producción y de la política estatal de industrialización y diversificación, por ejemplo en Tampico se industrializó el petróleo y sus derivados, contrariamente en Yucatán se centraron en el monocultivo del henequén.

Independientemente de la política de industrialización, se acentuó la aparición en los puertos de grupos laborales, tales como de: estibadores, alijadores, plataformeros y almacenistas, fuerza de trabajo que requerían las nuevas exigencias de importación y exportación industrial. Así, incorporaron a grupos provenientes de otras regiones a un

---

<sup>30</sup> “El movimiento reivindicador de los derechos del obrero yucateco.” *La Voz de la Revolución*. 10 de septiembre de 1915, p 2.

proceso compulsivo de cambio y adecuación de nuevas formas de vida. De tal manera que en el puerto de Progreso, la organización laboral se presentaba de la siguiente manera:

- a) Estibadores. Se encargaban de cargar a los barcos y distribuir el peso de las mercancías en el buque.<sup>31</sup> También realizaban descargas de los buques recién llegados, tanto para cargar y descargar se dividían en cuadrillas por lo habitual de 16 hombres, de los cuales 8 se quedaban en la parte baja del barco en la bodega, 4 en cubierta y 4 en el muelle recibiendo la mercancía.
- b) Alijadores. Se encargaban de desembarcar y transportar por medio de lanchas de vela o de vapor la mercancía proveniente de buques que por su gran calado (mayor a los 1,000 y 1,200 toneladas de porte), no podían llegar al muelle. Estas canoas, en su mayoría de vela, eran propiedad de las casas comerciales, solo algunas compañías navieras como la “Ward line” contaban con sus canoas de vapor. Por esta misma situación el salario de los alijadores era pagado por los dueños de las canoas y el requerimiento del alijo dependió del tamaño del buque convirtiéndolo en un trabajo cobrado al destajo<sup>32</sup>.
- c) Plataformeros. Conducían la mercancía (que llegaba y salía), de los almacenes de los comisionistas a los muelles para dejarlo a un costado de los buques, a través de plataformas construidas de madera y hierro

---

<sup>31</sup> AGN. Ramo: Departamento de Trabajo. Caja 216, expediente 16. El secretario particular del presidente de la República remite un escrito de los obreros de la agrupación “La palanca del progreso”. f 65.

<sup>32</sup> *Ibíd*em f 64.

unidas a un sistema *d'cauville*, es decir, rieles que facilitaban el arrastre del peso y que eran tiradas por mulas. Estas mulas al igual que las vías y los elementos de arrastre eran proporcionadas por las casas comerciales<sup>33</sup>.

Los trabajadores de los almacenes (almacenistas), se encargaban de tomar la carga traída por los ferrocarriles y las plataformas para estibarlas en los almacenes de depósito, o en su caso, en las mismas plataformas para ser conducidas al muelle y de allí a su embarque. Por lo habitual, cuando en los almacenes las estibas eran pesadas, como las pacas de henequén, estas eran hechas a través de cabrias portátiles tiradas por mulas que proporcionaban los comisionistas<sup>34</sup>.

Los “almacenistas”, eran dirigidos por “capataces”, que tenían un trato más directo con ellos. Generalmente, los capataces contaban con experiencia para el trabajo portuario y provenían de puertos como Sisal. Estos “jefes”, eran vistos por los obreros como “esclavistas” y “vampiros” que solo pretendían dar órdenes y hacer cumplir sus caprichos<sup>35</sup>. En consecuencia al crecimiento del puerto, también surgieron otros obreros (albañiles, carpinteros, herreros, electricistas, “carretilleros”, tranviarios, entre los mas importantes) y comerciantes que fueron clave en la vida económica de Progreso.

En el ámbito nacional, se estaban dando varios factores que propiciaron cambios en la clase obrera. Desde las postrimerías del Porfiriato, se presentó una crisis que había impedido resolver los problemas que afrontaba la política moderna, sobre todo en una

---

<sup>33</sup> *Ibidem* f 64.

<sup>34</sup> *Ibidem* f 63.

<sup>35</sup> “Apuntes Históricos de la Liga de Trabajadores José María Pino Suarez de Progreso” *La Defensa del Obrero* (Órgano de la Federación Obrera de Progreso), 1 de marzo de 1923, p 11.

sociedad donde surgían nuevos grupos estructurales, actores inéditos, entre los cuales los pertenecientes al grupo obrero fueron los más importantes (Guerra, 2003).

Sólo por mencionar casos significativos, en el lapso de 1881 a 1911, ocurrieron 250 huelgas en el país, a pesar de la existencia de leyes que prohibían cualquier tipo de protesta obrera (Novelo, 1984). De igual modo, el problema de la democracia y las elecciones fue otro factor que incitó a la Revolución. Asimismo, el rechazo radical de Díaz al reyismo abrió las puertas a Madero para proyectar una movilización más amplia y moderna (Guerra, 2003).

Lo anterior, significó para Madero la oportunidad de presentar un proyecto con representación política y social que incorporara a las masas sociales para que apoyaran su aspiración política. A partir de ahí, las libertades de asociación sindical y de prensa fueron sin duda las más reales, cuestión que motivó a las categorías sociales (mineros, obreros, maestros de escuela), para constituir asociaciones (Guerra, 2003).

### **1.3.1. Influencia maderista en el ámbito obrero yucateco**

La estrategia política maderista de conceder la libertad de asociación y sindicalización, representó para las agrupaciones obreras de México la oportunidad de reivindicar sus derechos y formar parte de la nueva dirección política. Aunque entre las distintas agrupaciones obreras hubo algunas que tenían mayor o menor experiencia de asociación, de manera que tuvieron distintos ritmos de formación y organización sindical.

Dicha oleada maderista, permitió que en Progreso, Yucatán, se formara el “Club Antirreleccionista de Progreso” (CAP), el 13 de mayo de 1909, integrado por líderes y trabajadores de dicho puerto que se desempeñaban en diversas ramas, entre ellos: barberos, carpinteros, estibadores, plataformeros y también comerciantes varios (tenderos, carniceros, entre otros). Los principios del CAP eran políticos, bajo la

consigna de libertad y mejoramiento de la clase trabajadora. Entre sus principales líderes destacaban activistas provenientes del proletariado, como el veracruzano Lino Muñoz Noriega y los yucatecos Ismael García, Sixto Frías Bobadilla, Rodolfo Izquierdo, entre otros (Aguilar, 1953). Este club progreseño, marcó el inicio de la primera asociación que involucró directamente al trabajador portuario con sus líderes y literatos con fines más allá de los gremiales. Asimismo, la posición política e ideología laboral reivindicativas del CAP, sentaron las bases para que junto con otras circunstancias dos años más tarde se formara la primera “Unión de Marítimos” y posteriormente el surgimiento de una serie de uniones portuarias (ibídem).

La oportunidad de acabar con un gobierno estatal oligárquico, cabía en la posibilidad del proletariado, de la clase media y los medianos hacendados, cansados de ser víctimas de abusos. Así, los pudientes hacendados que controlaban el gobierno y el comercio y habían sido los principales colaboradores en el desarrollo del puerto de Progreso, recibieron el descontento y la oposición de la población obrera que comenzó a asociarse en busca de su participación social y política.

El CAP, comenzó a crecer al instalar “comités” en los puertos vecinos de Chelem y Chuburná, y a través del nombramiento de activistas que llenaban las expectativas del pueblo “anti-oligárquico”, se buscó estimular el número de sus miembros. De tal forma, se nombró un comité derivado del club progreseño, como representante en la convención del Partido Antirreleccionista celebrado en Mérida en apoyo al nombramiento de Francisco I. Madero y José María Pino Suárez, a la presidencia y vicepresidencia de la república, respectivamente (Aguilar, 1953).

Cabe señalar, que debido al ambiente hostil de represión que ejercía el gobierno yucateco sobre las nacientes agrupaciones obreras, la visita de Francisco I. Madero a



Progreso en junio de 1909 fue enmarcada por la significativa ausencia de miembros del CAP. Entre la escasa gente que lo recibió (sólo habían seis individuos en el muelle), destacaban tres: el literato yucateco Delio Moreno Cantón, el maderista (más tarde vicepresidente), José María Pino Suárez y el periodista Carlos R. Menéndez. Aunque en Mérida, Madero y Palavicini fueron recibidos por una multitud que los aclamó. Los simpatizantes de Madero que se reunieron en el evento de Mérida, a raíz de la acalorada propaganda política de los emisarios del Partido Antirreleccionista, formaron otro Club Antirreleccionista dirigido por José María Pino Suárez (Baqueiro, 1988 y Cumberland, 1977).

Con el triunfo de Francisco I. Madero y José María Pino Suárez, el CAP perdió su objetivo de apoyo político pero no el interés por mantener la unidad de sus miembros. Por esa razón, se formó la sociedad recreativa: “Unión Juvenil”, a la que continuaron ingresando estibadores (marítimos y terrestres), plataformeros, empleados, “carretilleros”, etc. A partir de entonces, con la esperanza de que el gobierno revolucionario maderista cumpliera con el apoyo prometido a los obreros que habían apoyado su candidatura, estos vieron la oportunidad de constituir sindicatos y de esa forma defender sus intereses laborales coartados por los agentes de buques, comisionistas, y otras dependencias del capital que se oponían a los derechos y aspiraciones del trabajador. En ese marco, una de las conquistas que el gobierno maderista impulsó en beneficio de los trabajadores del país fue el establecimiento del: Departamento del Trabajo, el cual se erigió como dependiente de la Secretaría de Fomento, Colonización e Industria.

De manera general, las principales funciones del Departamento del Trabajo eran las siguientes:

- a) Reunir, ordenar y publicar datos e información relacionada con el trabajo en todo el país.
- b) Servir de intermediario en los contratos entre braceros y empresarios a solicitud de los interesados.
- c) Promover las facilidades necesarias para el transporte de obreros a las localidades donde fueron contratados.
- d) Velar por el arreglo equitativo en casos de conflicto entre empleadores y empleados, a manera de “árbitro” en sus diferencias siempre que así lo solicitaran los interesados.

Asimismo, para poder cumplir con sus funciones, el Departamento del Trabajo se dividió en tres secciones a saber:

- a) Estadística y Publicación.
- b) Conciliación y Protección.
- c) Legislación (Leal y Villaseñor, 1988)<sup>36</sup>.

Con Madero en la presidencia, comenzaron a surgir otras uniones<sup>37</sup> obreras en Mérida, tales como: la “Unión Obrera de Ferrocarriles”, “Unión de Carpinteros”, “Unión de Mecánicos, Paileros y Fundidores de Yucatán”, “Unión de Conductores de Carruaje”, “Sociedad Cooperativa de Mecánicos Electricistas”, “Unión de empleados de la Compañía de Tranvías” y “Unión Regeneradora de Alarifes” (Gamboa, 1961).

---

<sup>36</sup> Sin embargo, al Departamento del Trabajo le fue difícil funcionar en un principio por carecer de bases jurídicas y legales que legitimaran sus labores asignadas. Por ello, se limitó a la ejecución de estudios e investigaciones de caracteres académicos; mismos que estaban dirigidas al campo de las estadísticas, de la salud e higiene de las clases obreras, de las condiciones culturales, estudios y ensayos, cuya realización se aplazaría hasta que se dieron las condiciones legales apropiadas (Flores D. Jorge. 1961, p 470-471).

<sup>37</sup> Estas agrupaciones, obtuvieron un austero apoyo a favor de mejorar sus condiciones laborales durante el gobierno de Nicolás Cámara Vales (1911-1913).

### 1.3.2. “Gremio Unido de Marítimos de Progreso” hito sindical en el puerto

El origen de la primera agrupación obrera-marítima con clara tendencia sindical en Progreso, se remonta a la travesía que vivió un grupo de obreros portuarios que fueron obligados a trasladarse a Cuba en noviembre de 1910. En dicha estancia, estos obreros intercambiaron experiencias laborales al convivir con los sindicatos de la isla<sup>38</sup>, ya que los constantes arribos a Cuba de extranjeros anarquistas y trabajadores provenientes de otras culturas<sup>39</sup>, habían enriquecido la forma de organización y defensa obrera al hacer explícitas sus ideologías (Carralero, 1991)<sup>40</sup>.

El traslado de los obreros yucatecos, aconteció debido a que los estibadores y alijadores que laboraban en el vapor americano “Monterrey” (perteneciente a la compañía Ward Line), fueron obligados por el capitán a levar anclas y dirigirse a La Habana ante la clara amenaza de un “norte”<sup>41</sup>. Fue así, que a pesar de la inconformidad de los obreros yucatecos, el capitán del vapor, en una abierta violación a sus derechos laborales, los transportó en contra de su voluntad. Dichos trabajadores marítimos, no sólo fueron obligados a alejarse de su tierra sino también a soportar humillaciones y una limitada alimentación durante el trayecto. No obstante, una vez en la isla la situación de los obreros yucatecos mejoró ante el auxilio brindado por sindicalistas cubanos.

---

<sup>38</sup> “Breve historia de los trabajadores marítimos” *La Defensa del Obrero* (Órgano de la Federación Obrera de Progreso), 10 de junio de 1923, pp. 6-8.

<sup>39</sup> Como los nigerianos, que fueron pieza clave del trabajo portuario isleño a fines del siglo XIX.

<sup>40</sup> El dominio laboral que los nigerianos consiguieron a finales del siglo XIX en el puerto de La Habana, se debió al poder de resistencia y protección que trajeron de África a través de su religión o sociedad secreta, o ambas cosas, llamadas abakuá. Esta forma de asociación les permitió defenderse ante el rigor a que fueron sometidos por los esclavistas, al grado de declarar la huelga de los Abakuá en 1899 (Carralero, Rafael, 1991, pp. 80, 84).

<sup>41</sup> En la Península de Yucatán, los “nortes” o “mal tiempo”, tienen que ver con tormentas y lluvias intensas que por lo general causan un descenso drástico de la temperatura debido al choque de masas polares en el Golfo de México.

En su retorno a Yucatán, los trabajadores marítimos, motivados por las ideas que habían escuchado, formaron un comité para exigir a la Compañía “Ward Line” una indemnización por las humillaciones y perjuicios de los que habían sido víctimas. Sin embargo, la resolución obtenida de la negociación entre el comité y el agente falló a favor de dicha compañía naviera y hasta un mes más tarde, el 31 de diciembre, cada uno recibió únicamente \$3.00 en concepto de indemnización.

Dichas circunstancias, provocaron en los obreros portuarios la oportunidad de reclamar sus derechos laborales y formalizar una agrupación sindical. Así, se hicieron efectivas una serie de reuniones con compañeros del mismo ramo y literatos ilustres para discutir en centros laborales, recreativos y hasta en sus propios hogares la idea de formar la primera agrupación societaria<sup>42</sup>. Con base en lo referido, nació el: “Gremio Unido de Marítimos de Progreso” el 27 de abril de 1911, gracias a la serie de reuniones y constante propaganda de sus integrantes. Esto logró despertar el interés de los trabajadores portuarios que rebasaron los 150 miembros (en su mayoría estibadores y alijadores). Entre los miembros que asistieron a la primera reunión en el “Casino Hidalgo”, se encontraban políticos locales, representantes de obreros, el Agente de Buque Enrique Garay, representante de la Compañía Mexicana de Navegación y los representantes de las casas comisionistas.

Los inicios del “Gremio Unido de Marítimos de Progreso” fueron difíciles, incluso su mismo nombre se cambió al de: “Sociedad de Trabajadores Marítimos de Progreso”. Si bien el término “gremio” se refería a la organización de trabajadores de una misma especialidad, los obreros portuarios decidieron cambiarlo porque para ellos era

---

<sup>42</sup> “Breve historia de los trabajadores marítimos” *La Defensa del Obrero* (Órgano de la Federación Obrera de Progreso), 10 de junio de 1923, pp 7-8.

inadecuado el uso de dicho término al hacer alusión a las anteriores corporaciones religiosas. Otro problema, era la labor de “convencimiento” para que los agentes firmaran las tarifas salariales puestas por la agrupación portuaria. Así, después de cuatro meses de esperar una respuesta, la agrupación celebró una asamblea el 17 de julio de 1911 y el siguiente día se declaró la huelga. El paro laboral duró solamente una hora, pues los agentes de buques, convencidos por lo amenazante que resultaría para su economía exportadora tal contingencia, terminaron firmando.

Por otro lado, dicha agrupación tuvo que enfrentar la corrupción de su cúpula sindical, pues al interior de su aparato burocrático hubo integrantes que traicionaron los intereses de sus miembros. Así, el primer presidente de la Sociedad de Trabajadores Marítimos de Progreso, buscó mantener el monopolio del poder y el control sindical pactando convenios con los agentes de buques y casas comisionistas. Por ello, durante los primeros meses dicha agrupación no pudo resolver las inquietudes laborales y patronales. Además, las constantes presiones por la resolución de las querellas laborales ante el poco interés de la directiva, causaron el descontento por parte de los obreros afiliados, quienes para removerlo de su cargo lo obligaron a través de un notario público a renunciar y a partir de entonces nombrar una nueva directiva que cumpliera con la tarea sindical asignada<sup>43</sup>.

Este contexto favorable para los obreros portuarios, propició a fines de 1911 el surgimiento de otras agrupaciones, como la: “Sociedad de Trabajadores Terrestres José Ma. Pino Suárez”, el 28 de diciembre de dicho año. Los fundadores de esta fueron: Piedad Luna, Edmundo Ramos, Victoriano Cortés, Fabián Pérez y un miembro del ramo

---

<sup>43</sup> *Ibíd*em, pp. 8-10.

de trabajadores “carretilleros”. Otra agrupación que se formó fue la: “Asociación de Alijadores Marítimos Unión y Prosperidad”, el 31 de diciembre de 1911, por un grupo de 50 miembros cuyo propósito inicial fue constituir una sociedad de socorros mutuos, pero los intereses y las demandas laborales del grupo de alijadores hizo que ésta alcanzara carácter sindical.

Asimismo, el interés de otros trabajadores portuarios por adquirir los beneficios que brindaba el asociarse, permitió que el 24 de diciembre de 1912 un grupo de “carretilleros” encabezados por Rodolfo Izquierdo, Santiago Loria, Casimiro López, entre otros, fundaran: “La Sociedad de “carretilleros” de Progreso,” contando con 42 miembros, aunque cabe señalar que esta agrupación había iniciado su intento de asociación desde años atrás.

Los constantes abusos cometidos por los propietarios de las casas comisionistas hacia los obreros, ante la ausencia de una legislación obrera que respaldara sus derechos, incitó desde 1909 que este grupo de “carretilleros” intentara formar una Sociedad de Socorros Mutuos. Este primer intento fracasó debido a la poca solidaridad de algunos obreros que buscaban quedar bien con sus patrones de las casas comerciales y a la persecución y encarcelamiento que fueron sometidos sus miembros en 1910 al ser acusados de conspirar contra el régimen porfirista. Igualmente en 1911, con la llegada de nuevos trabajadores al puerto para el ramo de “carretilleros”, se intentó organizar una asociación, pero ese mismo año otra vez los “carretilleros” fueron perseguidos y algunos tuvieron que migrar<sup>44</sup>.

---

<sup>44</sup> “Historia breve de la liga de “carretilleros”. *La Defensa del Obrero* (Órgano de la Federación Obrera de Progreso), 10 de junio de 1923, p 18

Cabe destacar, que muchas de estas sociedades obreras ya habían participado como gremios, aunque hubo otras como el mencionado “Gremio de Plataformeros y Socorros Mutuos”, que se mantuvo durante el régimen maderista y huertista atendiendo sus funciones como tal. Así, durante el gobierno maderista las agrupaciones portuarias hicieron efectivo su carácter sindical a pesar de no llevar propiamente el nombre de “sindicatos”. Más tarde, las agrupaciones portuarias mantendrían ese carácter para declarar en 1913 (durante la etapa huertista), la primera huelga general de marítimos.

Este panorama del obrerismo yucateco ubicado en las postrimerías del Porfiriato, fue clave para la alianza entre obreros, políticos e intelectuales. Si bien en el ámbito local los agitadores antimolinistas como los hermanos Pérez Ponce, Gervasio Fuentes, entre otros, impulsaron la participación política de la naciente clase obrera utilizándola como vehículo para estabilizar su poder, también le plasmaron una ideología contestataria. De tal manera que a partir de ese momento, dichas ideas eran expresadas por intelectuales y políticos en periódicos, reuniones y campañas en contra de los regímenes porfirista y clerical.

En general, se puede remarcar que a partir del gobierno maderista se consolida la organización obrera en Yucatán con el apoyo expreso a las agrupaciones laborales desde un ámbito nacional, razón por la cual se impidió cualquier posibilidad de acción directa de la clase obrera a los patronos. Más tarde, las alianzas entre trabajadores y dirigentes políticos tanto en Mérida como en Progreso, terminarían consolidándose con la Revolución alvaradista, de la cual recibieron gran apoyo para continuar conquistando espacios y derechos jurídicos como organizaciones laborales.

## RESUMEN CAPITULAR

Este capítulo, partió del desarrollo industrial de la nación como el eje que impulsó la formación de la clase obrera en México. A partir de este contexto nacional, se ubicó el desarrollo de la industria en Yucatán y el puerto de Progreso. El enfoque económico del estado, permitió entender el surgimiento de la clase obrera en Mérida y Progreso.

Igualmente, se destacó la represión de las primeras agrupaciones obreras de Yucatán a fines del porfiriato, situación que cambiaría a partir de la apertura maderista que incitó al sector obrero a agruparse. Por su parte, el puerto de Progreso, constituyó un punto estratégico donde entraban además de comercio y pasajeros, las primeras ideas y noticias de los movimientos revolucionarios del país. Por ello, en dicho puerto se fundó el Club Antirreleccionista Francisco I. Madero el cual al permitir la participación obrera innovó en la forma de asociacionismo.

Para la formación de la primera agrupación portuaria, fue contundente la influencia maderista y otras circunstancias laborales que incentivaron la experiencia obrera como el intercambio sostenido entre estibadores de Progreso y marítimos cubanos, tras un viaje forzoso a Cuba. En este sentido, el Gremio Unido de Marítimos de Progreso, marcó el hito de las agrupaciones portuarias que lo secundaron.



## **CAPÍTULO II: MOVIMIENTO OBRERO Y SINDICALISMO YUCATECO**

### **INTRODUCCIÓN**

El obrerismo yucateco, ya contaba con una trayectoria de movilización desde antes del arribo de Salvador Alvarado<sup>45</sup> a la Península en marzo de 1915. Sin embargo, la falta de un marco legal que dotara de fortaleza jurídica a las organizaciones obreras frenó la consolidación del sindicalismo en el estado.

El salario y la demanda de trabajo, se contaban entre las principales causas que incentivaron a los obreros locales a expresar sus necesidades y derechos desde fines del siglo XIX. En Progreso, estos factores dependían de las condiciones climatológicas de la costa y el precio del henequén, y aunque tales circunstancias afectaban a toda la población económicamente activa, los más “castigados” eran los obreros marítimos. Por tanto, los “alijadores”, “plataformeros” y “estibadores”, vivían continuamente con la incertidumbre sobre la permanencia en su trabajo y la irregularidad del salario percibido;

---

<sup>45</sup> Salvador Alvarado, militar sinaloense del ejército constitucionalista que bajo la consigna de Carranza llegó a Yucatán como comandante militar durante la rebelión argumedista para que jefaturara el movimiento constitucionalista durante el proceso revolucionario. Tras el triunfo de los constitucionalistas fue gobernador y comandante militar de Yucatán entre 1915-1918.

aunado a lo duro que resultaba su jornada laboral, de 12 a 14 horas diarias sin derecho a descanso dominical.

Cabe señalar que a pesar de lo extenuante que resultaba el trabajo en los muelles, la constante demanda de mano de obra propició el incremento del número de obreros marítimos, a tal punto que para la segunda década del siglo XX las tres cuartas partes de la población económicamente activa de Progreso se concentraba en los muelles, en tanto que la PEA restante se desempeñaba en actividades diversas como: pesca, cacería, agricultura, comercio, artesanías y otros campos<sup>46</sup>.

## **2.1. LA PRIMERA HUELGA GENERAL OBRERA DE PROGRESO**

### **2.1.1. Antecedentes y factores determinantes**

El incremento de obreros tanto en Progreso como en Yucatán, impulsó la creación de agrupaciones bajo la figura de “Uniones” y “Sociedades”, que más tarde con la llegada de Alvarado se vieron favorecidas por su política de “Revolución Retroactiva”<sup>47</sup>.

La “Revolución Retroactiva”, implicaba una lógica de “clientelismo” político que Alvarado trató de implantar en el proletariado yucateco, a cambio de devolverles sus derechos que en el pasado habían sido negados, tales como:

- a) Derecho de formar sindicatos.
- b) Derecho de realizar huelgas.
- c) Derecho de exigir aumentos salariales.

A su vez, el Estado pedía el apoyo obrero para consolidar la Revolución, que en Yucatán tenía como primer paso el derrocamiento de la “Casta Divina” y sus aliados

---

<sup>46</sup> “La vieja estructura obrero-marítima.” *Novedades*, 9 de junio de 1984.

<sup>47</sup> AGN. Ramo Departamento del Trabajo. Caja 14. Expediente 12. Estados Unidos Mexicanos Estadística. Asunto: “Los gobiernos de los estados informan al Departamento del Trabajo sobre las sociedades, agrupaciones y uniones existentes en su entidad”. Marzo 1912, f 175-180.

norteamericanos (Joseph, 1992). El proyecto revolucionario traído por Alvarado, significaba una oportunidad sin precedentes para las agrupaciones obreras de Yucatán que les permitiría adquirir el carácter jurídico necesario para su formalización como sindicatos, y de esa forma hacer válidos sus derechos y expresar sus demandas más apremiantes.

De manera general, se puede remarcar que los primeros brotes de movimiento obrero en Yucatán tuvieron lugar en la etapa maderista, con los triunfos de las huelgas de “estibadores” de Progreso en 1911, que dio pie a la primera asociación portuaria, y la huelga de los ferrocarrileros, el mismo año. En ese marco, las agrupaciones portuarias formadas en el maderismo continuaron avanzando, y junto con la muy activa: “Unión Obrera de los Ferrocarriles” de Mérida, constituyeron los dos focos del movimiento obrero yucateco durante la usurpación de Huerta en 1913 (Wells, 1996).

El éxito de la huelga de “estibadores” en 1911, permitió a estos asociarse y obtener un aumento salarial digno. Sin embargo, la remuneración obtenida ya era insuficiente para 1913 debido a la subida de precio de los productos básicos propiciada por el alza del henequén. A dicha inconformidad económica generalizada, también se sumó el exceso de trabajo que solía acentuarse en Progreso durante el verano por ser el principal centro vacacional y puerto de salida al extranjero de la gente pudiente, temporada en que los obreros portuarios doblaban su esfuerzo haciendo la jornada diaria un poco más dura de lo habitual.<sup>48</sup>

Los obreros portuarios, se quejaban de las referidas condiciones de trabajo y sueldo, pero eran conscientes que en las haciendas los salarios eran indignamente más

---

<sup>48</sup> “La huelga” *¡Luz!* Periódico Obrero-Órgano del grupo Acción Libertaria. 20 de junio de 1913, p 1

bajos incluso cuando el precio de la fibra se “disparaba”. Sin embargo, lejos de mostrar alguna solidaridad con los jornaleros mayas, la clase obrera agrupada protestó por sus propias necesidades y derechos durante el auge henequenero (Wells, 1996). Sobre el respecto, cabe mencionar que el obrero portuario y el jornalero maya no compartían ni las mismas condiciones de trabajo ni las mismas expectativas sobre el mismo; ello explica que ambos sectores no confluyeran en movilizaciones donde tomaran parte de forma unívoca, dado que perseguían objetivos distintos en la lucha<sup>49</sup> que preconizaban desde su posición.

Así, la conciencia de clase obrera que surgió desde fines del Porfiriato, maduraba para entonces y exigía la reivindicación de los derechos obreros:

*...Ya es tiempo que los obreros yucatecos demuestren sin ambages (sic) ni cortapisas de lo que pueden, lo que han aprendido y lo que serán en el futuro...<sup>50</sup>*

### **2.1.2. Estallido de la huelga. El proceso y las partes involucradas**

En mayo de 1913, cuando el precio de la fibra se elevó, 5 sindicatos<sup>51</sup> de trabajadores portuarios se presentaron ante las Casas Comisionistas para exigir el cumplimiento de un nuevo arancel de aduanas que dictaminaba pagar un aumento salarial del 25 al 50 %. Ante tal situación, Avelino Montes<sup>52</sup>, en representación de los

---

<sup>49</sup> De hecho en México, los diferentes intereses de clase y sus objetivos propiciaron la incapacidad de forjar una alianza con los campesinos, debido a ello se refleja que los trabajadores urbanos no se sintieron representados en las luchas agrarias libradas por Emiliano Zapata en Morelos.

<sup>50</sup> “Breve historia de los trabajadores marítimos” *La Defensa del Obrero* (Órgano de la Federación Obrera de Progreso), 10 de junio de 1923, p 18.

<sup>51</sup> Sociedad de Trabajadores Marítimos de Progreso, Sociedad de Trabajadores Terrestres José María Pino Suárez, Asociación de Alijadores Marítimos, Sociedad de Carretilleros de Progreso y, el Gremio de Plataformeros. (AGN. Departamento del Trabajo. 1912-1913. Caja 10, expediente 5. Asunto relativo a las demandas presentadas por la Unión de Ferrocarriles).

<sup>52</sup> Yerno de Olegario Molina y miembro de la oligarquía henequenera.

exportadores y Casas Comisionistas, buscó una manera conciliatoria que conviniera a ambas partes, sin embargo los obreros portuarios no aceptaron e iniciaron la huelga a principios de junio de 1913, a la cual se sumaron los ferrocarrileros y tranvianos<sup>53</sup>.

La huelga de 1913, contó con el respaldo de la Federación de Trabajadores de Veracruz (Wells, 1996). La cantidad aproximada de obreros portuarios levantados fue de 840, los cuales organizaron una comisión para buscar el diálogo con el gobierno y el Comité de Resistencia de Mérida, dirigida en ese entonces por los ferrocarrileros (Lara, 1963). Los obreros portuarios, eran conscientes de lo indispensable de su labor en los muelles, lo cual les hacía sentir seguridad en su derecho de exigir, dado que si detenían su actividad diaria paralizarían la economía local, como ya había sucedido en 1911 con la huelga de ferrocarriles<sup>54</sup>. Fue así que la huelga de 1913 no solo afectó a la economía de Progreso sino a la economía estatal.

Durante los primeros días de la huelga, el gobierno propuso un árbitro para buscar una solución rápida e imparcial al problema. Así, ante la amenaza de una paralización comercial total, la Cámara de Comercio de Yucatán y los Comisionistas de Progreso aceptaron tal arbitraje, siempre y cuando el comisionado proviniera del Departamento

---

<sup>53</sup> Los tranvianos formaron parte de la “sociedad huelguista” que se habían declarado en huelga pacífica en apoyo a los obreros de Progreso. A estos retranqueros y portoneros de la Compañía de Tranvías de Mérida les antecedía su experiencia de huelga suscitada en febrero de 1913, en la cual bajo un sentido de identidad de clase fueron apoyados por varias asociaciones obreras meridanas (tipógrafos, ferrocarrileros, conductores, barberos, entre otros). Durante la huelga los tranvianos reclamaron un aumento salarial, el cual fue conseguido, pero los patrones no quisieron recontratar a los huelguistas y por lo tanto se reanudó la huelga. Al final no se quiso despedir a los nuevos obreros contratados y solo se recontrataron a obreros que ocuparan puestos vacantes (AGN. Ramo Departamento del Trabajo. Caja 36, expediente 23. Conflictos suscitados entre los trabajadores marítimos y terrestres de diversas asociaciones mutualistas del puerto, f 9 y 10).

<sup>54</sup> AGN. Departamento del Trabajo. 1912-1913. Caja 10, expediente 5. Asunto relativo a las demandas presentadas por la Unión de Ferrocarriles.

del Trabajo de México<sup>55</sup>. Sin embargo, ante la lenta designación del árbitro, las Casas Comisionistas gestionaron con el Depto. del Trabajo la aprobación inmediata de un contrato para reclutar “trabajadores libres” en Mérida<sup>56</sup>. Así, las Casas Comisionistas enviaron capataces para contratar obreros, aunque de poco sirvió pues carecían de experiencia en el trabajo marítimo. La incorporación de “obrerros libres<sup>57</sup>” en los muelles no causó problema entre los huelguistas, incluso les instruían de forma general sobre asuntos relativos al trabajo marítimo.

Por otra parte, para evitar que la huelga general paralizara totalmente la producción y exportación de la fibra, el gobierno del estado echó mano de la fuerza militar para vigilar que las transacciones comerciales se llevaran sin problema en tiempo y forma. Asimismo, para asegurar la “paz social” las tropas huertistas se mantuvieron prestas ante cualquier brote de violencia por parte de los obreros, sobretodo se protegió la integridad de los ingenieros cubanos y los trabajadores libres contratados para garantizar los servicios del ferrocarril y tranvía. Por ello, el gobierno envió tropas a los trenes, en cada estación y en las oficinas (Wells, 1996).

En medio de la huelga general, las partes involucradas acordaron que mientras se resolvía el nombramiento del árbitro conciliador, no se contrataría a más trabajadores libres en sustitución de los obreros huelguistas. Dicho acuerdo, permitió que los obreros huelguistas se reincorporaran paulatinamente al trabajo, aceptando de forma eventual las

---

<sup>55</sup> Este departamento se creó durante la administración maderista, a pesar de que redobló sus gestiones para prevenir los conflictos en todo el país y elaboró numerosos informes y estudios sobre la situación de los trabajadores, se enfrentó las mismas dificultades que los funcionarios maderistas frente a las demandas y movilizaciones de las sociedades obreras (Leal y Villaseñor, 1988, p 315).

<sup>56</sup> Sabían que los obreros libres de Mérida carecían de unidad y organización laboral.

<sup>57</sup> De hecho, el mismo gobierno estatal le brindó protección y amparo a los obreros libres contratados (AGN. Ramo Departamento del Trabajo. Caja 36, expediente 23. Conflictos suscitados entre los trabajadores marítimos y terrestres de diversas asociaciones mutualistas del puerto, f 12-40).

tarifas salariales establecidas por los comisionistas antes de la huelga, y sólo en caso de que triunfara la huelga se les pagaría las diferencias que habían dejado de percibir<sup>58</sup>.

Esta primera huelga general, duró aproximadamente 12 días. Posteriormente, los obreros huelguistas reanudaron su trabajo mientras que los representantes de ambas partes continuaron las negociaciones. Entre los acuerdos, se precisaba que el árbitro debía ser nombrado por el entonces presidente Victoriano Huerta, quien según los patrones, era el único que podía denominar a un intermediario imparcial para la solución de la huelga<sup>59</sup>.

En septiembre de 1913, Huerta nombró a Leonardo J. Eivet. Así, con la presencia del árbitro imparcial y las dos partes involucradas, se discutió el problema salarial tomándose en cuenta “lo que los obreros pedían y lo que los patrones estaban ofreciendo”<sup>60</sup>. Finalmente, en diciembre del mismo año y en medio de la militarización huertista, se pronunció el reservado triunfo de los obreros, quienes se apegaron a las condiciones del arbitraje federal ya que del 25 y 50% que pedían como aumento salarial, aceptaron recibir únicamente el 20% (Lara, 1963).

## 2.2. LA REPRESIÓN HUERTISTA EN YUCATÁN

Con la Decena Trágica y el ascenso de Huerta al poder, la clase obrera y sociedad mexicana en general entraron en un período de incertidumbre y desconcierto. En un principio, Huerta respetó las movilizaciones obreras y conquistas obtenidas durante el

---

<sup>58</sup> AGN. Ramo Departamento del Trabajo. Caja 36, expediente 23. Conflictos suscitados entre los trabajadores marítimos y terrestres de diversas asociaciones mutualistas del puerto, f 12-40

<sup>59</sup> *Ibidem*, f 42-62.

<sup>60</sup> “Epilogo de la última huelga general. El fallo arbitral en el asunto de los obreros de Progreso ya se ha expedido.” *La Revista de Yucatán*. 17 de diciembre de 1913, p 3

maderismo, de hecho, promovió leyes laborales con el propósito de mantener a los obreros sosegados en caso de “utilizarlos” cuando fuere necesario.

No obstante, Huerta comenzó a tener diferencias con algunas agrupaciones obreras, especialmente con los integrantes de la Casa del Obrero Mundial (COM<sup>61</sup>), que lo acusó de usurpador y enemigo de la democracia. Ante tal ambiente de discrepancia, Huerta procuró fomentarse una imagen de “aliado” del sector obrero, fue así que designó como director del Departamento de Trabajo al conocido reformista Andrés Molina Enríquez, quien se había pronunciado en 1911 por un reparto de las grandes propiedades, la desaparición de las “tiendas de raya” y el mejoramiento de los salarios.

Con Molina, Huerta garantizó el consentimiento obrero en relación a su política laboral, incluso Molina apoyó los movimientos huelguistas de Veracruz, Guadalajara y Aguascalientes; aunque terminó enfrentando a los movimientos obreros que proliferaban cada vez más, los cuales se identificaban con los sectores más radicales de la Revolución. Mientras dicha situación se producía a nivel nacional, en Progreso, Yucatán, la ya referida primera huelga general se convertiría en la única durante el mandato de Huerta.

En la Península de Yucatán, el régimen huertista forzó a los obreros a acatar un “ultimátum gubernamental” que ordenaba la disolución de todos los sindicatos en el estado, de lo contrario, se amenazó con la ejecución de detenciones masivas. Es

---

<sup>61</sup> Fundada en septiembre de 1912, durante sus primeros cinco años de existencia, mantuvo un carácter anarcosindicalista y agrupó a mutualidades, uniones, centros y ligas de trabajadores. Posteriormente, las concesiones (8 horas, descanso dominical, mejores salarios) que los constitucionalistas ofrecieron a los miembros de COM, propiciaron que entre 1915 y 1916 pactaran con ellos. De esta forma, la COM extendió su influencia ideológica y su organización al resto del país. Aunque este convenio permitió que el estado revolucionario desactivara a las organizaciones anarcosindicalistas. Así, la Casa del Obrero fue clausurada en el verano de 1916, tras impulsar una polémica huelga general en la ciudad de México (Ribera, 2008: 137-147).



importante mencionar que después de la huelga general de junio de 1913, los empresarios de los sectores ferroviario y de tranvía, ejercieron represalias sobre los ex-huelguistas:

*...a punta de pistola, varios líderes y obreros activistas participantes en la huelga de junio, fueron advertidos de responder con sus cabezas si levantaban huelgas, paros, mítines o cualquiera manifestación de protesta (Loveira, 1923).*

De manera particular, la “Sociedad de Carretilleros” de Progreso fue hostigada por el régimen huertista despojándola de sus bestias. Incluso, su secretario Santiago Loria fue detenido y enviado a trabajar al territorio de Quintana Roo. Era el inicio de un período acentuado de represión huertista en la Península de Yucatán<sup>62</sup>.

Ante dicho contexto, el obrerismo local comenzó a tomar cartas en el asunto aunque de manera encubierta (Wells, 1996). En primer término, comenzaron a circular impresos, folletos y periódicos de tendencia anticatólica y anticapitalista, tales como: *¡Luz!* y *Tribuna Libre* (Loveira, 1917). Por ejemplo, el periódico *¡Luz!* había referenciado la primera huelga general en Progreso (1913) de la siguiente manera:

*... los “leaders” (sic), del obrerismo yucateco, contrariando a los que opinan que en esta tierra no hay problema obrero (políticos de profesión, sacerdotes, improvisadores de fortuna y otros zánganos de la colmena social), empiezan ya a darse cuenta del poder incontratable de las masas trabajadoras y se disponen a sumar sus fuerzas a la gran Revolución hoy en formidable proceso*

---

<sup>62</sup> “Historia breve de la liga de carretilleros.” *La Defensa del Obrero* (Órgano de la Federación Obrera de Progreso), 10 de junio de 1923, p 19.

*en todo los países civilizados. Se ha decretado la primera huelga general y acataron la orden de paro todos aquellos de quienes se esperaba una acción enérgica, un sacrificio en pro de la solidaridad de clase*<sup>63</sup>.

En general, la labor de difusión periodística clandestina durante la represión huertista, fue encabezada por Carlos Loveira<sup>64</sup> (cubano), Héctor Victoria, Carlos Castro Morales, Nabor Fernández y Francisco Ros. Loveira, se dio a la tarea de difundir propaganda obrerista y revolucionaria procedente del norte del país (controlado en aquel entonces por carrancistas y villistas), en reuniones donde se leía la prensa revolucionaria nacional.

Cabe señalar que además de difundir las actividades obreras, uno de los principales objetivos de la prensa antihuertista fue atacar a las organizaciones obreras católicas, a quienes incluso se les invitó a unirse a las agrupaciones obreras de resistencia para luchar por sus demandas sociales y económicas. Sin embargo, nunca fraguó este acercamiento por la diferencia de intereses; sólo en algunos casos las organizaciones obreras católicas se sumaban a las de resistencia para apoyar demandas ante los patronos, pero únicamente cuando se trataba de conflictos individuales y no colectivos<sup>65</sup>.

---

<sup>63</sup> “La huelga” *¡Luz!* Periódico Obrero-órgano del grupo Acción Libertaria. 20 de junio de 1913. p 1.

<sup>64</sup> Carlos Loveira, era un escritor y periodista cubano que defendió los intereses constitucionalistas de México en Cuba y Estados Unidos. Mas tarde, la persecución argumedista (Movimiento anti constitucionalista dirigido por Abel Ortiz Argumedo), le hizo salir de Yucatán retornando hasta el régimen alvaradista, ocupando el cargo de jefe de la oficina de Información y Propaganda y del Trabajo (Novelo, 2009).

<sup>65</sup> “Nuestro saludo y propósitos.” *La opinión del obrero*. Periódico quincenal, órgano de las sociedades de obreros católicos. Marzo 8 de 1913, p 1.

Aunque la represión huertista en Yucatán mantuvo sofocada toda movilización que significara una amenaza para el gobierno, lo cierto es que ésta agudizó la confrontación entre obreros y patrones. De hecho, a mediados de 1914, la oligarquía yucateca que en un principio apoyó al gobierno huertista comenzó a oponerse a éste debido a las altas tarifas que exigía. En suma, la política nacional intransigente causó el disgusto general de la sociedad, la cual se manifestó en movimientos sociales que posteriormente derrocaron el régimen huertista.

### **2.2.1. Movimiento antihuertista en Progreso**

En el caso de Progreso, y ante los acontecimientos de represión huertista vividos en todo el estado, se registró una revuelta con alta participación del sector popular, cuando el régimen huertista inició una persecución contra los miembros del club “Francisco I. Madero”, en julio de 1914 (Wells, 1996)<sup>66</sup>.

Dicho levantamiento, fue encabezado por Lino Muñoz Noriega, quien recibió el apoyo de “estibadores”, empleados de la aduana y miembros del club Francisco I. Madero, principalmente<sup>67</sup>. Muñoz Noriega, era un idealista democrático y ex militante Pinista-Maderista, por lo que tenía buenas razones para repudiar al huertismo y al alcalde de Progreso José María Ceballos. De hecho, entre Muñoz y Ceballos había una fricción bien definida, pues este ya lo había encarcelado por sedición dejándolo libre con la condición de que se presentara todas las tardes a la alcaldía, donde era públicamente humillado (Wells, 1996).

---

<sup>66</sup> Dentro de estas exigencias los excesivos impuestos y contribuciones patrióticas que tocaron el capital de la plutocracia fueron los principales motivos que propiciaron el rompimiento del “pacto social” que este grupo mantenía con los Huertistas.

<sup>67</sup> En esta revuelta, también hubo campesinos de poblaciones del interior del estado, como Hunucmá, encabezados por el líder Feliciano Canul.

En suma, el Club “Francisco I. Madero”, fue acusado de incitar y expandir el movimiento revolucionario a otros poblados costeros, de hecho el obrero “plataformero” Quintilio Pérez (cubano), se encargó de llevar la revuelta hasta El Cuyo (puerto de la costa oriente de Yucatán). Así, la noche del 17 de agosto de 1914, inició formalmente el levantamiento<sup>68</sup> al mando de Lino Muñoz Noriega y Feliciano Canul, quienes invadieron las principales calles que conducían al palacio municipal de Progreso y al ex-cuartel federal. Acto seguido, tomaron el palacio y al alcalde huertista José María Ceballos para asesinarlo brutalmente, luego se dirigieron a la Aduana Marítima donde cargaron 50 rifles y 10,000 cartuchos para su rearme. Posteriormente, después de que varios de los agentes federales fueron asesinados, las tropas huertistas se unieron a la causa. Muñoz, se apoderó del dinero encontrado en las oficinas públicas, asegurando de igual forma armamento y municiones de los cuarteles federales. Luego, trasladó a sus fuerzas a Hunucmá concentrándolas en la hacienda Tacubaya, de su propiedad. Desde ahí, continuó apoyando el proyecto constitucionalista de Carranza como el único camino para consumar la Revolución.

Progreso, no solo era puerto de entrada de ideas, mercancía y extranjeros. En época de guerra, se convertía en punto de almacenaje de armas y parque, tarea de la cual se responsabilizaban los obreros de la “Junta Revolucionaria”, quienes en pequeñas embarcaciones descargaban a 2 kilómetros de Progreso y Chelem (puerto al oeste de Progreso). También eran responsables de difundir información sobre lo que significaba la Revolución para que la sociedad en general la consintiera (Aguilar, 1953), e incitar a

---

<sup>68</sup> El apoyo de los comerciantes progreseños a la revuelta fue determinante.

las fuerzas militares locales para que se unieran. Las armas y parque, procedían de Nueva Orleans y sirvieron para preparar el movimiento revolucionario en Yucatán.

Tras el derrocamiento y expulsión de Huerta, el gobierno constitucionalista encabezado por Carranza auspició una nueva etapa dentro de la gesta revolucionaria. En Yucatán, la noticia fue bien recibida ya que significaba la prolongación de una Revolución que se negaba a declinar. De inmediato, Carranza designó al yucateco Eleuterio Ávila como gobernador de la Península. La gestión de Ávila, se caracterizó por su conciliadora acción política, sin embargo, en enero de 1915 solicitó y obtuvo licencia para separarse del cargo, situación que pudo deberse al desacuerdo que expresó al gobierno federal respecto a su política de exportación de productos locales (Macías, 1997).

Ávila, fue sustituido por el general Toribio de los Santos. Durante el gobierno de de los Santos, se iniciaron las primeras reformas sociales, las cuales provocaron descontento en el sector conservador. Mientras tanto, al interior de las agrupaciones obreras continuaron circulando artículos de la prensa del país con el objeto de dar seguimiento a la situación revolucionaria, también se establecieron relaciones de colaboración con líderes obreros de Veracruz que habían apoyado las huestes de Carranza en contra de Villa (Loveira, 1923).

Para el caso de los obreros portuarios, cabe señalar que el nuevo gobernador les favoreció con trabajo, pues a principios de febrero éste ordenó que el servicio ferroviario ordinario se detuviera en las afueras del puerto, de manera que recayera un impuesto especial sobre los tranvías de la ciudad (Wells, 1996). La actitud reformista de de los Santos propició malestar entre la oligarquía yucateca, que encontró un aliado en Abel Ortiz Argumedo con su brote separatista en contra del constitucionalismo y las nuevas

reformas sociales, que beneficiaron a los sectores más necesitados. No obstante, el movimiento argumedista fue vencido por el ejército constitucional de Salvador Alvarado, quien con su proyecto revolucionario apuntaló reformas necesarias para el obrerismo local y el estado en general.

### **2.3. PERSPECTIVA GENERAL DEL ALVARADISMO EN YUCATÁN**

El gobierno alvaradista, puso en marcha una política de gobierno centrada en el trabajo como el eje fundamental de desarrollo de toda sociedad. Por ello, incentivó a la clase obrera a organizarse formalmente a través de sindicatos, acorde a un capitalismo con franca intervención estatal cimentada en la reorganización económica y social sobre bases racionales y progresistas (Joseph, 1992).

De acuerdo a lo referido, Alvarado se propuso “modernizar” al trabajador local mediante una correlación directa entre gobierno y masa obrera. Así, mostrando preocupación por la reivindicación de los derechos laborales, la clase obrera fue su mejor aliada. Desde su llegada a Yucatán, en 1915, Alvarado expresó su deseo de trabajar hombro con hombro con el obrero yucateco; de hecho, uno de sus primeros actos como gobernador fue encabezar la reunión nacional de la Casa del Obrero Mundial, celebrada en su casa el 4 de abril de 1915, apenas dos semanas después de asumir el cargo de ejecutivo estatal.

La preocupación de Alvarado por el obrerismo yucateco, se reflejó en el establecimiento de la primera instancia legislativa de índole laboral en Mérida, el: Consejo de Conciliación y Comité de Arbitraje. Dicha instancia, se encargó de investigar y resolver los conflictos obreros-patronales, que a partir del primer año de gobierno alvaradista comenzaron a ser frecuentes debido al afanoso proyecto oficial de reorganización del movimiento obrero (Ibídem: 68).

Asimismo, ante la cantidad de querellas laborales y en la búsqueda de un respaldo legislativo, Alvarado decretó el 11 de diciembre de 1915 La Ley del Trabajo del Estado de Yucatán<sup>69</sup>. Dicha ley, fue antecedente jurídico del artículo 123 de la Constitución Federal de los Estados Unidos Mexicanos, firmada por Carranza en 1917. Es importante remarcar los principales lineamientos de la misma, en beneficio directo de los trabajadores mexicanos:

- a) Derecho a huelga.
- b) Prohibición de trabajo para menores de edad.
- c) Derechos de las mujeres embarazadas.
- d) Jornadas de 8 horas efectivas.
- e) Vacaciones, seguridad y pensiones a los obreros.

Con la nueva ley, también se reestructuraron el Consejo de Conciliación y el Comité de Arbitraje, ya que a partir de ese momento se convertirían en una única instancia jurídica de índole laboral, las: Juntas de Conciliación y Arbitraje, las cuales además de todas las funciones atribuidas previamente, también tendrían la facultad de conceder el carácter de “Unión”<sup>70</sup> a las agrupaciones obreras, lo cual era requisito para tener personalidad jurídica y poder actuar ante las propias Juntas. Asimismo, para aligerar la solución de conflictos obrero-patronales suscitados en todo el estado, la nueva ley dividió a la entidad en 5 distritos, cuyas cabeceras eran: Progreso, Mérida, Motul, Espita y Ticul, cada uno con su propia Junta de Conciliación y arbitraje<sup>71</sup>.

---

<sup>69</sup> “La Ley del Trabajo del estado de Yucatán.” Decreto Número 392. Imprenta “La voz de la revolución”. Mérida, Yucatán, 1915, p 7-9.

<sup>70</sup> “*union*” (inglés), se traduce como “sindicato”, en español.

<sup>71</sup> “Ley del trabajo del estado de Yucatán....,” 1915, p 10 y 11

Otra instancia establecida a partir de la nueva ley del trabajo, fue el Departamento del Trabajo, en dependencia directa con el gobierno del estado. Las principales atribuciones de esta dependencia eran:

- a) Suministrar información sobre asuntos industriales.
- b) Elaborar estadísticas.
- c) Estudiar el problema de emigración y colonización.
- d) Administrar los trabajos cooperativos que se emprendieran por el gobierno del estado.
- e) Efectuar la construcción de casas para obreros.
- f) Procurar el establecimiento de un seguro sobre accidentes (vigilando el funcionamiento de las compañías formadas con ese fin).
- g) Reglamentar y vigilar a las organizaciones obreras<sup>72</sup>.

Otra función relevante del Departamento del Trabajo, era arbitrar los conflictos obrero-patronales en casos donde los trabajadores no hubiesen formado un sindicato con personalidad jurídica ante las Juntas de Conciliación (una “Unión Industrial”). En la resolución de estos conflictos, operaban las mismas reglas que para obreros constituidos ante la Junta como “Unión”, además, se contaba con la participación de representantes obreros y patronales en igualdad de proporción; sólo en caso de que no se llegase a un arreglo y que los obreros decidieran en votación secreta lanzarse a la huelga, el conflicto pasaría al conocimiento de las Juntas de Conciliación correspondiente<sup>73</sup>.

Debido a las referidas facilidades legales establecidas por el gobierno alvaradista a los obreros, desde los primeros meses de dicha gestión, las pequeñas agrupaciones

---

<sup>72</sup> “La ley del Trabajo.” *Diario Oficial del Estado*. Año XVIII. 15 de diciembre de 1915

<sup>73</sup> “La ley del Trabajo.” *Diario Oficial del Estado*. Año XVIII, 15 de diciembre de 1915



iniciaron un gran número de movilizaciones en el estado<sup>74</sup>, en requerimiento de aumento salarial, prestaciones y disminución de horas de trabajo, las cuales concluyeron con la aceptación patronal de casi todas las demandas, entre las que destacan:

- a) Reconocimiento sindical.
- b) Reducción de la jornada de trabajo.
- c) Descanso semanal.
- d) Aumentos entre el 50 y 100%.

Con base en lo referido, durante 1915 se organizaron alrededor de 500 sindicatos obreros, de los cuales 46 obtuvieron personalidad jurídica (Canto, 1995).

### **2.3.1. Crecimiento de las agrupaciones obreras portuarias en el alvaradismo**

Como se ha descrito, la política laboral alvaradista propició la voluntad de asociacionismo formal entre la clase trabajadora de Progreso. Es así que el 17 de junio de 1915, la “Sociedad Mutualista de Plataformeros” adquirió personalidad jurídica al convertirse en el: “Sindicato de Plataformeros *Unión y Trabajo*”<sup>75</sup>. Antes de constituirse como sindicato, los servicios que prestaba a sus asociados eran de pésima calidad, como bien lo ilustra un agremiado plataformero de la época:

---

<sup>74</sup> *La Voz de la Revolución*: “Se levanta huelga de Trabajadores” 4 de abril de 1915; p1. “manifestación de obreros” 4 de abril de 1915; “Ayer a las doce se declaran en huelga los albañiles” y “Otra vez en huelga los señores panaderos” 7 de mayo de 1915; “Estallar la huelga si los propietarios no contestan en el plazo de veinte y cuatro horas. El sindicato de fundidores” 14 de mayo de 1915; “Se declaran en huelga los obreros y obreras de la fábrica de cigarros” 8 y 15 de julio de 1915.

<sup>75</sup> Ésta, surgió como gremio en 1901 apoyando a sus miembros en casos de enfermedad, accidente y auxilio.

*...las mulas de carga empleadas para el trabajo de tirar  
reciben mejores atenciones veterinarias y alimenticias que nosotros,  
eso no puede seguir así...<sup>76</sup>*

A pesar de mantenerse como “gremio” durante la etapa pre-alvaradista, la asociación de plataformeros siempre buscó una consolidación más formal e incluso durante la usurpación de Huerta esta agrupación, junto con las demás Uniones<sup>77</sup> portuarias, había participado en la huelga de junio de 1913<sup>78</sup>.

Los obreros “checadores”, también se integraron como asociación laboral legalmente constituida. Los primeros, fueron un grupo de checadores cuya labor consistía en marcar la carga que entraba y salía en los muelles. En ese sentido, el 14 de octubre de 1916, se agruparon bajo la denominación: “Unión de Checadores *Miguel Hidalgo y Costilla*”. Entre sus fundadores se puede mencionar a Santiago Lara, Luis Pérez, Guillermo Marrufo y Álvaro Arzamendi; los dos últimos llegaron a ser presidentes de la Federación Obrera de Progreso<sup>79</sup>.

Asimismo, el 26 de marzo de 1917 se conformó la “Liga de Veladores de Progreso”, cuyos integrantes se caracterizaron por mostrar una organización y disciplina ejemplar ante las demás asociaciones<sup>80</sup>. De igual forma, un grupo de obreros de las Casas Comisionistas y de la agencia de buques que habían aumentado en número, se

---

<sup>76</sup> “Historia de la Liga de Plataformeros de la ciudad y puerto de Progreso,” *La Defensa del Obrero* (Órgano de la Federación Obrera de Progreso), 10 de junio de 1923, pp. 32 y 33.

<sup>77</sup> Otra Unión portuaria, que en 1915 adquirió personalidad jurídica a través del decreto 187, fue la “Asociación de alijadores *Unión y Prosperidad*”.

<sup>78</sup> “Historia de la Liga de Plataformeros de la ciudad y puerto de Progreso,” *La Defensa del Obrero* (Órgano de la Federación Obrera de Progreso), 10 de junio de 1923, pp. 32 y 33.

<sup>79</sup> “Pasajes más salientes de la Liga de Checadores... Hidalgo.” *La Defensa del Obrero* (Órgano de la Federación Obrera de Progreso), 10 de junio de 1923, página adicional

<sup>80</sup> “Breve historia de la Liga de Veladores.” *La Defensa del Obrero* (Órgano de la Federación Obrera de Progreso), 10 de junio de 1923, página adicional

conformaron legalmente el 8 de mayo de 1917 bajo el nombre de “Liga de Empleados *Benito Juárez*”. La “*Benito Juárez*”, tuvo activa participación en las huelgas y dentro de sus filas figuraron líderes que pronto formaron un fuerte lazo con los obreros en pos de sus demandas, e incluso aspiraciones políticas<sup>81</sup>, como el español Francisco Morales Golléz<sup>82</sup>, que inculcaría a los obreros una ideología humanista al desempeñarse en 1919 como maestro de la Logia Masónica “*Benito Juárez*”<sup>83</sup>.

De la misma manera, comenzaron a agruparse de forma legal asociaciones obreras no marítimas del puerto, como los carpinteros, divididos por su especialidad en:

- a) Carpinteros de “lo blanco” (laboraban en talleres en la producción de mesas, bancos, burós, roperos, etc.)
- b) Carpinteros de “Ribera y Calafate” (tapaban las juntas de las embarcaciones).

Desde 1913, los carpinteros progreseños habían formado la “Sociedad de Carpinteros de Ribera y Calafates *Miguel Hidalgo*”, aprovechando la apertura maderista en el puerto. Sin embargo, los sucesos políticos que siguieron paralizaron a la asociación, quedando por algún tiempo en receso hasta que en diciembre de 1917 la asociación de carpinteros se reincorporó al terreno de la lucha obrera, constituyéndose como “Liga de Carpinteros de lo Blanco, de Ribera y Calafates *Miguel Hidalgo y Costilla*”<sup>84</sup>. Otra agrupación progreseña, que se conformó legalmente como asociación laboral en 1917, fue la “Liga de Lancheros de Progreso *Unión Fraternal*” (cuyo origen

---

<sup>81</sup> “Liga de Empleados Benito Juárez.” *La Defensa del Obrero* (Órgano de la Federación Obrera de Progreso), 10 de junio de 1923, p 16 y 17

<sup>82</sup> Francisco Morales, también fue fundador de la benéfica quinta de salud “La Ibérica.”

<sup>83</sup> Más tarde, la logia adoptaría el nombre de este obrero español.

<sup>84</sup> “Breves apuntes de la vida de la Liga de carpinteros de los blanco, de ribera y calafates” *La Defensa del Obrero* (Órgano de la Federación Obrera de Progreso), 10 de junio de 1923, p 26 y 27

data de 1915), que con carácter de resistencia se mantuvo en la búsqueda del mejoramiento social y la salvaguarda de los derechos de sus integrantes<sup>85</sup>.

De acuerdo a lo indicado, se puede observar cómo, ante el apoyo del gobierno alvaradista, se estimuló el crecimiento y formalización de asociaciones obreras en Progreso y todo el estado de Yucatán. En dicho marco, el gobierno alvaradista celebró a fines de 1916 el primer Congreso Obrero Precursor Socialista (COPS), donde se sentaron bases para mejorar las condiciones laborales; entre las iniciativas discutidas se contaba la propuesta de que los sindicatos y las agrupaciones de trabajadores se reorganizaran en ligas<sup>86</sup> y con ello se constituyeran Comités<sup>87</sup>.

No obstante la efectiva gestión que Alvarado encabezó como gobernador en Yucatán, en 1917 fue solicitado por Carranza para hacer frente a la contrarrevolución<sup>88</sup> suscitada en Chiapas y Tabasco combatiendo a los movimientos insurrectos. Por tal motivo, Alvarado delegó el control administrativo del estado al doctor Álvaro Torre Díaz y el poder político al líder social Felipe Carrillo Puerto<sup>89</sup>. Torre Díaz, se limitó a mantener el orden burocrático, pero el líder motuleño tomó firmemente las riendas del Partido Socialista Obrero (PSO), proponiendo inclusive su cambio de denominación a “Partido Socialista de Yucatán” (PSY), asimismo, reorientó la política gubernamental de tal manera que la cuestión agraria se volvió tema de primer orden.

---

<sup>85</sup> “Breves apuntes sobre la fundación de la liga de Lancheros. *La Defensa del Obrero* (Órgano de la Federación Obrera de Progreso), 10 de junio de 1923, página adicional

<sup>86</sup> Idea que derivó de la influencia de Felipe Carrillo Puerto.

<sup>87</sup> “Ni sindicatos, ni uniones sino confederaciones”. 1 de diciembre de 1916, p 1-5, “La solemne clausura del Congreso Obrero de Yucatán.” *La Voz de la Revolución*. 2 de diciembre de 1916, p 1-6.

<sup>88</sup> Entiéndase el término como el conjunto de prácticas e ideología contestataria a la política constitucionalista de Venustiano Carranza. Los “contrarrevolucionarios”, consideraban que el gobierno carrancista se alejaba del auténtico sentido de la Revolución, y aducían que el gobierno nacional había malinterpretado, a su beneficio, los objetivos de la misma.

<sup>89</sup> Político y líder social originario de Motul, Yucatán, que gobernó al estado entre 1922 y 1924. Fue asesinado durante el golpe delahuertista en 1924.

Una vez establecido el Partido Socialista de Yucatán<sup>90</sup>, se plantearon cambios en su organización y estructura. Asimismo, por acuerdos tomados en el COPS, los sindicatos se reorganizaron en ligas obreras adheridas a la “Liga Central del Partido Socialista de Yucatán”, con un acentuado carácter de lucha política y reflexión intelectual<sup>91</sup>. De esa manera, en las principales ciudades y pueblos del estado, los obreros quedaron atados al partido oficial a través de sus entonces “ligas de resistencia” (Joseph, 1992: 140). En el caso de Progreso, estas reestructuraciones asociativas propiciaron que todas las agrupaciones portuarias se convirtieran en “ligas”. En ese sentido, aunque durante el gobierno de Alvarado se mantuvo una buena relación con el trabajador portuario a través del alcalde de Progreso (Lino Muñoz Noriega), los intereses políticos de Carrillo Puerto provocaron un cisma con el obrerismo progreseño.

Ante tales circunstancias, en junio de 1917 las ligas progreseñas, que en su conjunto sumaban a más de mil socios<sup>92</sup>, buscaron fortalecerse a través de la formación de un Comité de Defensa Obrera (CDO), por lo cual se reunieron en el local de los “Trabajadores Terrestres” y procedieron a integrar y estructurar el referido Comité. El CDO<sup>93</sup>, se integró con dos delegados de cada liga (los cuales también fungían como vocales activos) un presidente y un secretario; estos últimos nombrados a través de una

---

<sup>90</sup> El Partido Socialista de Yucatán, fundado por Alvarado, antes recibió el nombre de Partido Socialista Obrero (Joseph, 1992, p 140).

<sup>91</sup> *La Voz de la Revolución*. “Los comités del partido socialista se denominaran Ligas de Resistencia.” 12 de mayo de 1917, p 2. “Instalación de Ligas obreras de resistencia en Izamal” 31 de mayo de 1917, p 2. “La confederación cultural de la liga de resistencia.” 4 de junio de 1917, p 3. “Conferencia en la Liga central socialista.” 7 de junio de 1917, p1.

<sup>92</sup> Entre estas figuraban: la Liga de Trabajadores Terrestres, Liga de Trabajadores Marítimos, Liga de Plataformeros, Liga de Alijadores, Liga de Empleados, Liga de Lancheros, Liga de Carpinteros, Liga de Agricultores, y la Liga de Checadores.

<sup>93</sup> Nabor Fernández, fue promotor y director de debates del mencionado Comité.

asamblea general<sup>94</sup>. La idea de crear el Comité de Defensa, provino de trabajadores que desde años atrás habían luchado por la integración de las uniones portuarias, pero con la coyuntura política del momento, encontraron la oportunidad de consolidar su fuerza sindical.

El objetivo general del Comité, fue la unificación de todas las ligas del puerto. Así, a través de una estructura organizada y solidaria, basándose en la Ley del Trabajo firmada por Alvarado, se podía intervenir a favor de las ligas cuando los patrones atropellaban los derechos del obrero. De igual forma, cuando una liga defendía legítimamente sus derechos, el Comité tenía la autoridad de ordenar a las demás ligas de secundarla y en caso de huelga todas debían sumarse a la causa<sup>95</sup>.

En suma, las ligas afiliadas a la CDO conglomeraron a más de 2,000 trabajadores, por lo que las asambleas a partir de entonces se llevaron a cabo en el monumental teatro “Variedades”. Posteriormente, el 30 de enero de 1918, en la búsqueda de mejorar la defensa común de sus integrantes, la CDO se convirtió en la “Federación Obrera de Progreso” (FOP), afiliada a la Confederación Regional Obrera Mexicana (CROM<sup>96</sup>).

Recién constituida la FOP, también se le integraron la “Liga de Trabajadores de Despacho Aduanales”, el 22 de agosto de 1918. En el caso de los despachadores aduanales, estos tuvieron dificultades para integrar su asociación dados los obstáculos

---

<sup>94</sup> “Acta Primordial del Comité de Defensa de las ligas en este puerto”. *La Defensa del Obrero* (Órgano de la Federación Obrera de Progreso), 1 de marzo de 1923, p 1 y 2.

<sup>95</sup> “Constitución del Comité de Defensa. Finalidad que persigue-Obreros intelectuales-Los indiferentes.” *La Defensa del Obrero*. (Órgano del Comité de Defensa de la Ligas Obrera de Progreso), 15 de septiembre de 1917, p 2 y 3.

<sup>96</sup> La Confederación Regional Obrera Mexicana (CROM) fue fundada en 1918 en la ciudad de Saltillo Coahuila, tras celebrar un congreso en el que se buscó llevar a cabo un sindicalismo reglamentado y eficaz, en lugar de la acción directa. Esta emergencia de agrupar el mayor número de sindicatos del país, llevó a la CROM a convertirse en la primera confederación de trabajadores con carácter nacional. De esta manera, el sindicalismo de la CROM estuvo marcado por la idea de una acción política, como complemento de la lucha sindical que se sintetizó en la formación del Partido Laborista Mexicano (PLM).

impuestos por las Casas Comerciales, ya que tan pronto se enteraban los patrones de la formación de una agrupación, comenzaban a liquidarlos. Sin embargo, ya con el fortalecimiento de la FOP, dichos trabajadores recibieron apoyo para formar su Liga y tener reconocimiento legal<sup>97</sup>.

Por su parte, en 1919 la Federación Obrera de Progreso recibió a la “Unión de Marineros y Fogoneros del Golfo de México”, agrupación de obreros encargados de la reparación y mecánica de los buques, organizados desde 1911 en Veracruz pero que debido a la corrupción de su directiva se habían disipado. Sin embargo, la importancia de su labor y el número de obreros que conglomeraba su oficio, los incentivó a reorganizarse en enero de 1915 como “Unión de Marineros y Fogoneros del Golfo de México” y para 1917 acordaron trabajar bajo la base sindical con una secretaría general y delegaciones. Posteriormente, su secretario Guillermo Salinas instaló en el puerto de Progreso la delegación número 4, convirtiéndose en la más organizada y emprendedora con el respaldo de la Federación Obrera de Progreso<sup>98</sup>.

#### **2.4. LA FEDERACIÓN OBRERA DE PROGRESO Y SUS AFILIADOS**

En 1919, las exigencias comerciales originadas por la primera guerra mundial aumentaron la exportación henequenera en la Península de Yucatán y la importación de toda clase de materias primas como artefactos, comestibles, etc. En ese sentido, los trabajadores terrestres de la liga “José María Pino Suárez”, eran los encargados del manejo de toda clase de mercancía, incluyendo el henequén empacado. Por tanto, se dividieron en dos secciones: los dedicados al manejo de toda clase de mercancía y los

---

<sup>97</sup> “Breves apuntes sobre la fundación de la Liga de Trabajadores de despachos Aduanas de Progreso.” *La Defensa del Obrero* (Órgano de la Federación Obrera de Progreso), 10 de junio de 1923, p 20 y 21.

<sup>98</sup> “Historia de la Unión de Marineros y Fogoneros del Golfo de México.” *La Defensa del Obrero* (Órgano de la Federación Obrera de Progreso), 10 de junio de 1923, p 25.

encargados del manejo del henequén. El número de socios de la liga “José María Pino Suárez” era notable; sólo en la sección dedicada al manejo del henequén habían 109 obreros, quienes buscaron su autonomía y decidieron separarse de la Liga formando el 7 de mayo de 1919 la “Unión de Trabajadores Henequeneros *Mártires de Chicago*”<sup>99</sup>.

Los líderes de *Mártires de Chicago*, buscaron el mejoramiento económico y moral de sus asociados y una solidaridad con las demás organizaciones obreras del puerto y la península. De hecho, durante la crisis económica que afectó a la clase obrera a fines de 1920, esta asociación buscó la equidad evitando la “abundancia para unos y la escasez para otros”<sup>100</sup>.

Es importante mencionar, que no fue fácil para la Unión de Trabajadores Henequeneros adquirir su personalidad jurídica, pues a pesar del apoyo obtenido del gobierno, éste puso trabas para otorgarles tal concesión, pero finalmente fue tramitada y aprobada en junio de 1920 por el Congreso del Estado<sup>101</sup>. De igual forma, ante la oportunidad brindada por el creciente sindicalismo, los pescadores progreseños fundaron desde 1919 la “Liga de Pescadores del puerto *Álvaro Amaya*”, con fines gremiales. No obstante, fue hasta 1920 que esta agrupación se reorganizó dado que también había enfrentado los obstáculos puestos por los patrones, pero en esta ocasión no pudieron abatir a una asociación protegida por la Federación Obrera de Progreso<sup>102</sup>.

En general, a pesar de la recesión económica que impactaba en 1920, las asociaciones laborales continuaron formándose en Progreso. De tal manera, pescadores,

---

<sup>99</sup> “Reseña histórica de la Unión de Henequeneros *Mártires de Chicago*.” *La Defensa del Obrero* (Órgano de la Federación Obrera de Progreso), 1 de marzo de 1923, p 34

<sup>100</sup> *Ibidem*, p 35.

<sup>101</sup> AGEY. Fondo Poder Ejecutivo. Caja 706. Sección Gobernación, Asunto: Petición al gobernador de Yucatán de personalidad jurídica para la unión los Trabajadores Henequeneros *Mártires de Chicago*.

<sup>102</sup> “Apuntes históricos de la Liga de Pescadores *Álvaro Amaya*.” *La Defensa del Obrero* (Órgano de la Federación Obrera de Progreso), 10 de junio de 1923, p 22 y 23



albañiles, panaderos, electricistas, herreros, etc. también se sindicalizaron. Así, en 1922 se sumaron a la Federación Obrera de Progreso otras agrupaciones como la “Liga de Equipajeros de Progreso *La unión hace la fuerza*”. Los equipajeros, eran reflejo de que a pesar de los avances laborales en el puerto aun existían desigualdades entre las agrupaciones, pues antes de su integración los equipajeros eran víctimas de retrasos salariales. Incluso, con el propósito de desasociarlos, fueron amenazados constantemente por los patrones aún cuando ya estaban sindicalizados<sup>103</sup>.

Asimismo, un grupo de 33 trabajadores, entre electricistas, herreros y mecánicos, fundaron en marzo de 1922 la “Unión de Herreros, Mecánicos y Electricistas.” Una vez sindicalizados, comenzaron a organizar proyectos que favorecieron el desarrollo de sus asociados, como lo fue la reconcentración de todos los talleres del puerto en uno sólo, con la denominación de “Taller Único de la Unión de Herreros, Mecánicos y Electricistas.” Asimismo, su sindicato estableció una escuela nocturna para sus obreros con instrucción primaria<sup>104</sup>.

De igual forma, en 1922 se creó la “Unión de Panaderos de Progreso *Sacco y Vanzetti*”, que había intentado organizarse anteriormente pero fue frenada al igual que la mayoría de las sociedades obreras, con amenaza de despido si lo hacían. De hecho, a pesar de ser despedidos todos aquellos trabajadores que se agruparon en 1922 por desoír a los patrones, con el apoyo de la Federación Obrera y de las Ligas más combativas (como la de Empleados y Alijadores), pronto fueron reincorporados a su trabajo. Sin embargo, con el afán de disolver la recién creada Unión de panaderos, los patrones

---

<sup>103</sup> “Breves Apuntes sobre la fundación, organización y marcha de la Liga de Equipajeros.” *La Defensa del Obrero* (Órgano de la Federación Obrera de Progreso), 10 de junio de 1923, p 22 y 23

<sup>104</sup> “Historia de la Unión de Herreros, Mecánicos y Electricistas” *La Defensa del Obrero* (Órgano de la Federación Obrera de Progreso), 10 de junio de 1923, p 28

ofrecieron sobornos a los líderes, en consecuencia dicha agrupación se fracturó en 1923, pero la FOP intervino para una reconstrucción inmediata de la misma<sup>105</sup>.

Otra de las agrupaciones pequeñas que encontraron sustento en la Federación Obrera de Progreso, fue la “Liga de Alarifes de Progreso” que una vez organizada en 1922 cambió su nombre al de “Unión de Trabajadores Alarifes Juan Miguel de Castro” con el lema “Unión y Constancia”<sup>106</sup>. También le secundaron la “Liga de Oficiales Navales del Atlántico y Pacífico Sur” y la “Unión de Contramarcadores y Sastres”, que en conjunto llegaron a sumar 27 agrupaciones en 1923. En tanto que en 1925, en Chicxulub Puerto se formó la “Unión de Trabajadores Marítimos y Similares *Librado Rivera*,” la cual se encargó del trabajo de carga y descarga de los barcos de vela que llegaban a dicho puerto; y con 44 miembros se añadió a la FOP<sup>107</sup>.

Con el paso del tiempo, el continuo crecimiento de sus miembros y la afiliación de ligas, la FOP llegó a sumar 30 agrupaciones con más de 5,000 trabajadores. Este notable crecimiento obrero, se debió a la movilización que habían tenido desde 1918 varias asociaciones laborales que se anexaron a la CROM, mediante la Federación Obrera de Progreso que tuvo un trato directo con dicha central. Esta situación, agudizó el distanciamiento de la clase obrera portuaria con Carrillo Puerto y su partido político, lo cual se tradujo en huelgas que se referirán en el siguiente apartado.

---

<sup>105</sup> “Historia de la Liga de Panaderos.” *La Defensa del Obrero* (Órgano de la Federación Obrera de Progreso), 10 de junio de 1923, páginas adicionales

<sup>106</sup> “Pequeña Biografía de la Unión de Trabajadores Alarifes Juan Miguel de Castro.” *La Defensa del Obrero* (Órgano de la Federación Obrera de Progreso), 10 de junio de 1923, p 30

<sup>107</sup> AGN. Ramo: Departamento del Trabajo. Caja 918. Expediente 4. Asunto: Estadística-asociaciones obreras de Yucatán, 1925, f 5-6

#### **2.4.1. Huelgas de la FOP ante el gobierno y partido de Carrillo Puerto**

Con la primera huelga general de 1913, la clase obrera portuaria desarrolló un poder de influencia sobre las demás agrupaciones obreras en Yucatán, al ser pioneros de la lucha sindical junto con los ferrocarrileros. Con base en lo referido, desde 1915 el sector obrero portuario comenzó a consolidarse y ganarse el respeto de las instancias legales, gobierno y clase obrera yucateca, tras demostrar con la huelga de 1913 que no estarían dispuestos a permitir atropellos por parte de los patrones.

En ese marco, las agrupaciones portuarias constituidas durante los primeros años de gobierno alvaradista, presentaron movilizaciones en expresión de sus demandas más elementales, mismas que se turnaban a las instancias establecidas resolviéndolas con presteza sin necesidad de llegar a huelgas (Joseph, 1992:136). De hecho, consolidado el poder sindical en 1915, los diversos sectores obreros no causaron grandes conflictos laborales, ya que con el apoyo del gobierno alvaradista recibieron aumentos salariales, el pago de indemnizaciones por accidente de trabajo y la reinstalación de obreros despedidos (Canto, 1995: 139).

Sin embargo, para 1917 el avance del sindicalismo causó descontento en la prensa detractora del obrero organizado, misma que aprovechó la apertura política creada por Carrillo Puerto para atacar a la clase trabajadora señalándola como la principal responsable de la desaceleración económica del estado. De tal manera que la “aristocracia laboral” como nombró Gilbert Joseph (1992) a los obreros organizados, fue acusada de realizar “tortuguismo” en las labores portuarias diurnas mientras que por la noche trabajaban intensamente para cobrar más. Incluso, hasta la Comisión Reguladora

de Henequén recurrió al Departamento del Trabajo para que autorizara la contratación de trabajadores libres<sup>108</sup>.

Felipe Carrillo Puerto, ejerció el dominio político desde principios de 1918 hasta fines de 1923, período en el cual hubo eventos significativos dentro de la clase obrera, misma que observó la inclinación de Carrillo hacia el campo yucateco, relegando la problemática obrera a segundo término. Ante tal panorama, la relación entre el gobierno socialista y sindicatos obreros autónomos (especialmente ferrocarrileros y marítimos de Progreso), fue difícil. A su vez, la crisis económica de fines de 1918 y gran parte de 1919 agudizó la confrontación, pues al terminar la primera guerra mundial el mercado henequenero entró en depresión.

La crisis henequenera, golpeó de forma contundente a la economía yucateca mientras que a nivel nacional se desmoronaba el proyecto constitucionalista de Carranza, que también afectó el horizonte político local. En tanto, la clase obrera organizada de Progreso trató de mantener el orden y equilibrio ante el irregular panorama económico y político del momento. Así, la “Unión de Trabajadores Henequeneros *Mártires de Chicago*,” logró ante las instancias legales una jornada de 6 horas diarias para sus obreros, estableciéndose sanciones a los delegados sindicales que violaran la nueva disposición, alargando la jornada a 8 horas diarias. Sin embargo, la mayoría de las compañías e industrias establecieron su jornada laboral en 8 horas<sup>109</sup>.

---

<sup>108</sup> “Las seis coronas del general III”. *El Demócrata*. 8 de julio de 1917, p 1-2.

<sup>109</sup> AGEY. Fondo Poder Ejecutivo. Caja 706. Sección gobernación. 1920

La lucha de la Federación Obrera de Progreso y sus ligas, se hizo presente con mayor intensidad en marzo de 1918, cuando los trabajadores decretaron una huelga<sup>110</sup> general en Progreso. Dicha movilización, surgió a raíz de la demanda por un aumento salarial que pedían los trabajadores desde noviembre de 1917, y que hasta ese momento había sido ignorada por las Casas Comisionistas y la propia Cámara de Comercio de Yucatán. El poder de la Federación Obrera, obligó a que los miembros del Tribunal de Arbitraje se trasladaran a Progreso, a fin de dar una solución inmediata al conflicto. En tanto que, con el objeto de evitar el cierre de la comercialización de la fibra de henequén, los comisionistas cedieron a las peticiones de los obreros y a los lineamientos del Tribunal de Arbitraje, otorgando un aumento salarial de hasta el 50 % para las ligas del puerto<sup>111</sup>.

Sin embargo, los aumentos no se aplicaron de forma uniforme, tal fue el caso de los obreros de la “Liga de Veladores”, que a principios de 1919 protestaron contra el Departamento del Petróleo de la Compañía de Fomento del Sureste. No obstante, en esta ocasión se trataba de obreros enfrentándose con una compañía gubernamental, por tanto sus derechos laborales fueron “regateados” al figurar el gobierno como el “patrón”. Los veladores, eran obligados a laborar 14 horas diarias, sin derecho al descanso semanal y con salarios menores al mínimo, por ello demandaron el cumplimiento del código del trabajo, pero el Ing. Modesto Rolland<sup>112</sup>, representante del Departamento de Petróleo de

---

<sup>110</sup> Es importante remarcar, que esta huelga es la primera dentro de la era obrera portuaria con la FOP en acción, ya que si bien se ha descrito a la huelga de 1913 como la primera, es porque así lo es en tanto como primera movilización obrera con carácter de huelga general, aunque en 1913 no existía aún la FOP.

<sup>111</sup> “Ayer pudo haber huelga en el vecino Puerto de Progreso. El tribunal de arbitraje solucionó a tiempo el conflicto. Un aumento del 50% en los jornales” *La Voz de la Revolución*. 13 de marzo de 1918, p1.

<sup>112</sup> Fue un obrerista radical durante el gobierno de Salvador Alvarado.

la Compañía de Fomento del Sureste, rechazó despóticamente las solicitudes gritándoles a los representantes sindicales:

*...pueden ir a hacer sus quejas hasta ante Dios Padre, de todos modos no les van a hacer caso...*<sup>113</sup>

Cabe mencionar, que a pesar de que el gobernador en turno Carlos Castro Morales estaba enterado de este conflicto, y que la situación ya llevaba cerca de un año sin resolución, éste no hizo nada por intervenir y terminar con el conflicto<sup>114</sup>.

Para 1920, la crisis económica propició la reducción salarial y el retraso de pagos en casi todos los sectores obreros de Yucatán<sup>115</sup>. En ese sentido, a los empleados marítimos de Progreso, específicamente los de la “Liga Benito Juárez” que laboraban en la “Ward-Line,” se les suspendió su pago de dos meses que les correspondía como reparto de fin de año por instrucciones de la matriz neoyorquina. Ante tal situación, declararon “boicot”, abandonando la jornada laboral, acción a la que pronto se sumaron la Federación Obrera y sus ligas<sup>116</sup>.

El subagente de la “Ward –Line”, justificó el proceder de la compañía arguyendo que al ser extranjera quedaba exenta de las obligaciones que la Ley del Trabajo estipulaba para los patrones. Sin embargo, con el referido “boicot” que paralizó por unos días todo el movimiento de mercancías del puerto, se logró ejercer presión sobre la transnacional, que finalmente tuvo que acceder a pagar los sueldos retenidos<sup>117</sup>.

---

<sup>113</sup> AGEY. Fondo Poder Ejecutivo. Caja 670. Sección gobernación. Serie peticiones y quejas. 1919

<sup>114</sup> *Ibidem*

<sup>115</sup> “En Nayarit, como en Yucatán –Los profesores se quejan de no pagarles sus sueldos–” *La Revista de Yucatán*. 26 de enero de 1921, p1

<sup>116</sup> “El boicoteo contra la Ward Line, en Progreso.” *La Revista de Yucatán*. 4 de febrero de 1920, p1

<sup>117</sup> “Arreglos entre la Agencia de la Ward Line en Progreso.” “Se solucionó el conflicto de la Ward Line.” *La Revista de Yucatán*, 8 de febrero de 1920, p 1

Posteriormente, en octubre y noviembre de 1920 se dio una agitada movilización obrera en el estado, esta vez por cuestiones totalmente externas. En este caso, la Federación Obrera de Progreso se proclamó en huelga en apoyo a los trabajadores portuarios veracruzanos, contra empresas navieras que pretendían escoger a sus trabajadores y que incluso recibieron el apoyo de las autoridades durante la huelga para contratar esquirolaje<sup>118</sup>. Dichas medidas, afectaban considerablemente al obrero veracruzano, por lo que causaron indignación entre los sindicatos portuarios de todo el Golfo ya que atropellaban sus derechos laborales y autonomía.

Por tanto, los obreros progreseños protestaron con huelga ante la Ward-Line y Línea-Muson, mismas que se negaban a resolver su situación con los obreros en Veracruz<sup>119</sup>. Las circunstancias se tornaron tan preocupantes para la economía local, que el gobernador yucateco Antonio Ancona Albertos gestionó directamente la solución del conflicto con las empresas transnacionales<sup>120</sup>. Sin embargo, en tanto el gobernador y las transnacionales negociaban el conflicto, el Sindicato de Electricistas de Mérida se unió a la huelga por solidaridad por lo que el estado entró en una situación de franca emergencia<sup>121</sup>. Ante los hechos del momento, la *Revista de Yucatán*, de corte antiobrerista, acusó a los trabajadores de sacrificar al pueblo por sus intereses políticos,

---

<sup>118</sup> Ver en *La Revista de Yucatán*. “El día 21 deberá estallar una huelga en el país. Que estará apoyada, por obreros de Orizaba, Tampico, Puebla, Aguascalientes, Progreso, Puerto México, y Salina Cruz.” 20 de octubre de 1920, p 1. “El sindicato de estibadores dio ayer un ultimátum a las compañías de navegación,” 21 de octubre de 1920, p1. “De última hora la huelga de Progreso.” 22 de octubre de 1920, p 1.

<sup>119</sup> Ver en *La Revista de Yucatán* “La reanudación de los trabajadores en el Puerto de Veracruz.” 27 de octubre de 1920, p 1. “La huelga se agrava y se extiende en Veracruz.” 29 de octubre de 1920, p 1. “Estado de huelga en el Puerto de Veracruz.” 30 de octubre de 1920 p 1-2. “Ayer debió cerrar el comercio de Veracruz porque se dieron garantías para el trabajo libre.” 31 de octubre de 1920, p1: Estas últimas fuentes afirman que se unieron a esta huelga otros sindicatos, como los de Tampico y Puerto México.

<sup>120</sup> Ver en *La Revista de Yucatán*: “Se solucionó la huelga en el Puerto de Veracruz.” 1 de noviembre de 1920, p1. “El gobernador Ancona Albertos está dispuesto a evitar la huelga.” 3 de noviembre de 1920, p1

<sup>121</sup> “La unión obrera de Mérida y el sindicato de electricistas ofrecen su apoyo a los huelguistas de Progreso” *La Revista de Yucatán*. 24 de octubre de 1920, p13

pero los electricistas alzaron la voz reivindicando la importancia de la solidaridad obrera<sup>122</sup> que estaban demostrando.

El gobierno, negoció con los electricistas para que continuaran prestando el servicio al menos parcialmente, es decir, de 6 P.M. a 6 A.M., aunque de todos modos se sintieron los efectos, especialmente al suscitarse incidentes callejeros por la falta de iluminación, la paralización de algunos comercios y el aumento de precios de ciertos productos<sup>123</sup>. Finalmente, en virtud de haberse resuelto la huelga de Veracruz, en Yucatán se reanudaron los servicios a mediados de noviembre de 1920<sup>124</sup>.

La crisis económica de 1920, dejó ver que los obreros portuarios relacionados con el comercio se encontraban en mejores condiciones que los obreros de las ciudades del estado, mismos que padecieron la escasez de trabajo causada por la coyuntura económica, la cual propició una significativa emigración hacia el puerto. En el caso de los portuarios, estos resintieron la crisis cuando el número de buques que arribaba normalmente al puerto se redujo considerablemente, lo cual se tradujo en el recorte salarial.

Ante el desalentador panorama económico, la Federación Obrera de Progreso tomó cartas en el asunto para que todos sus agremiados tuvieran trabajo seguro, aunque con una remuneración diezmada por la propia situación. De igual forma, ante el incremento de obreros incluyendo a los migrantes (en suma más de 2,000), se tomaron medidas equitativas como el “trabajo por turno”<sup>125</sup>. La FOP, buscó pactar un convenio

---

<sup>122</sup> AGEY. Fondo Poder Ejecutivo. Caja 706. Sección gobernación. Serie quejas. 1920

<sup>123</sup> “La huelga en Mérida.” *La Revista de Yucatán*. 11 de noviembre de 1920, p1. “Efectos de la huelga.” *La Revista de Yucatán*. 12 de noviembre de 1920, p1

<sup>124</sup> “Ayer terminó la huelga.” *La Revista de Yucatán*. 15 de noviembre de 1920, p1

<sup>125</sup> “Las dificultades entre los obreros de Progreso y los agentes de buques.” *La Revista de Yucatán*. 22 de diciembre de 1920, p 3-5



laboral con las compañías navieras, sugiriendo que la selección de trabajadores “por turno” quedara en manos de la Federación y sus Ligas. Sin embargo, las compañías navieras no accedieron, provocando otro grave conflicto en diciembre de 1920, mismo que llevó a los obreros a realizar “boicot” y de nuevo el gobierno del estado tuvo que intervenir para arreglar el conflicto.

Las compañías navieras, acostumbraban que los capataces se encargaran de la selección y manejo de los obreros contratados, por lo que se quejaron ante la Secretaría del Trabajo de que la “imposición” de trabajo “por turno” de la FOP, sería perjudicial para sus intereses en un contexto económico tan difícil.

Las compañías, arremetieron contra las Ligas de marítimos, alijadores y checadores principalmente, por violar la libertad del trabajo. Además, no aceptaban el trabajo por “turnos” ya que al dar entrada a obreros de las ligas referidas debían hacerlo con todas las demás. Asimismo, como las cuadrillas de trabajo se seleccionaban previamente, en caso de que no entrara un buque por tormentas, huracanes, u otro factor, se verían obligados a pagar de todas maneras a la cuadrilla contratada. Ante las inconformidades, el gobernador reunió en Mérida a representantes de ambas partes en conflicto<sup>126</sup>, ya que la FOP no cedía a ninguna de las alternativas que proponían las compañías navieras, siendo firme en su postura:

*La comisión dictaminadora del trabajo por turno, acordó que a partir de hoy las compañías navieras deberán pedir a la liga correspondiente los trabajadores marítimos que necesite, y en caso*

---

<sup>126</sup> Dos días antes de la referida reunión, las ligas boicotearon a la Ward Line y Casa Alberto Montes y Cía (AGN. Ramo: Departamento del Trabajo. Caja 215. Expediente 13. Asunto: El Sr. R. C. Burns. Comunica que la Agencia que representa tiene noticia de que la Unión de Estibadores del puerto de progreso pretenden declararse en huelga... 24 de diciembre de 1920, p 1-30).

*de no estar conforme, esta Federación se verá en la necesidad de tomar medidas que perjudiquen los intereses de las navieras...deseamos que este asunto se solucione de una manera amistosa, por tanto manifiesten si es que quieren entrar en pláticas con nosotros para ver si este asunto lo solucionamos<sup>127</sup>.*

La Federación Obrera del puerto, asestó un golpe contundente a las compañías navieras, ya que también ordenó el paro de los trabajadores terrestres obstaculizando de forma absoluta las transacciones comerciales. Finalmente, el 27 de diciembre de 1920 las compañías navieras aceptaron la “imposición” del trabajo “por turnos”, siempre y cuando toda irregularidad en las labores comerciales recayera sobre la Federación y sus ligas. Cabe señalar, que aún después de haber aceptado el “trabajo por turnos”, las compañías navieras continuaron ejerciendo presión ante la Secretaría y Departamento de Trabajo federal para eliminar dicho convenio obrero-patronal, pero no hubo marcha atrás<sup>128</sup>.

#### **2.4.2. Obreros libres y ligados durante la política de Carrillo Puerto**

En general, la pugna entre obreros libres y ligados se agudizó durante la política de Carrillo Puerto. Por ejemplo, a principios de 1921 la labor de descarga de un grupo de trabajadores libres fue obstaculizada por la FOP. Los obreros libres, tripulantes de una canoa campechana, argumentaron ante las autoridades de Progreso que ellos acostumbraban cargar y descargar en cualquier puerto que arribaban. Por su parte, la Federación Obrera de Progreso, justificó la obstaculización de su labor, por la única

---

<sup>127</sup> *Ibidem*, p 31.

<sup>128</sup> *Ibidem* p 32-37.

razón de secundar el “boicot” que sus compañeros portuarios realizaban en Ciudad del Carmen (Campeche), dado que se les había retenido el pago de sus jornadas<sup>129</sup>.

La situación se agravó, a tal punto que hubo de intervenir Joaquín Sobrino, presidente de la “Palanca del Progreso Obrero”, institución compuesta por 8,000 asociados con personalidad jurídica desde marzo de 1920 y desligados del partido oficial<sup>130</sup>. La “Palanca del Progreso Obrero”, apoyó decididamente a los trabajadores libres campechanos varados en Progreso, en franca provocación al régimen de Carrillo Puerto y su partido. Dicha asociación, defendía el trabajo libre apoyado por el Secretario de Industria, Comercio y Trabajo, Rafael Zubarán, miembro activo del Partido Liberal Constitucional (PLC), quien sobre el respecto argumentaba lo siguiente:

*...las autoridades, deben conceder a todo ciudadano las garantías respectivas que para el trabajo libre otorga la Constitución en su artículo cuarto...*

Rafael Zubarán, sentía una franca animadversión al socialismo que propugnaba Carrillo Puerto en la Península a través de su partido; como se refleja a continuación:

*...me simpatizan los obreros, pero me repugnan los zánganos, no puedo admitirlos como a Felipe Carrillo y a los vividores y explotadores. Pero no temo a esta clase de animales y sostengo la libertad del trabajo, porque es un principio constitucional<sup>131</sup>.*

---

<sup>129</sup> “Los del trabajo libre estorbados en Progreso.” *La Revista de Yucatán*, 4 de mayo de 1921.

<sup>130</sup> AGN. Ramo Departamento del Trabajo. Caja 216. Expediente 16. Asunto: El secretario particular del. C. Presidente de la república. Remite un escrito de los obreros de la agrupación “La Palanca del Progreso Obrero” en el estado de Yucatán, que se queja contra un grupo de socialistas. Enero de 1921, f 1 y 2

<sup>131</sup> “La respuesta de Zubarán a los diputados socialistas.” *La Revista de Yucatán*. 6 de febrero de 1921, p 1

Las declaraciones de Zubarán, alentaron a los obreros libres para no desistir ante la obstaculización que ejercían los obreros ligados a su labor, situación que era generalizada en toda la Península. Por ejemplo, cuando llegaba un buque a Progreso o Ciudad del Carmen, los cargadores ligados impedían que el consignatario del vapor contratara a obreros libres para descargar. De lo contrario, los ligados se presentaban al muelle para impedir su labor a golpes y palos, con auxilio de la policía. Por su parte, para obtener trabajo, los obreros libres eran obligados a contar con la tarjeta roja de afiliación al partido oficial, por instrucciones de Carrillo Puerto, y pagar las mismas cuotas que los ligados pagaban desde la fundación de la Liga<sup>132</sup>.

Ante el creciente número de obreros libres que laboraban en los principales puertos de la Península, las ligas progreseñas temieron la formación de una agrupación ajena al partido socialista y a la FOP que compitiera con ellas. Por tanto, la Federación Obrera de Progreso expresó al gobierno federal que la posible formación de un “Centro de Obreros Libres” en Tampico era una amenaza para todos (gobierno, compañías y obreros ligados). Por su parte, la “Liga de Marineros y Trabajadores de la Zona Marítima de la región de Ciudad del Carmen Campeche”, afiliada al Partido Socialista del Sureste, también advirtió de la amenaza que representaban los obreros libres de la “Unión General de Trabajadores del Puerto del Carmen”:

---

<sup>132</sup> AGN. Ramo: Departamento del Trabajo. Caja 308. Expediente 15. Asunto: Los obreros libres de Ciudad del Carmen, Campeche se quejan por hostilización de los socialistas, f 1-3

*...la mentada “Unión”, está formada por extranjeros perniciosos que están en contra de las organizaciones obreras establecidas legalmente por la constitución nacional<sup>133</sup>.*

Con base en lo referido, los obreros ligados continuaron imponiéndose a pesar que el gobierno federal tenía la facultad de intervenir en la situación a través de las capitanías de puerto (como sus representantes) ante la Junta de Conciliación y Arbitraje.

Las ligas afiliadas al partido oficial, no estaban dispuestas a ceder terreno a los obreros libres pues veían amenazados sus buenos salarios. Por otro lado, los “no afiliados” eran un problema a la hora de orquestar “boicots” y huelgas, pues rápidamente eran contratados los obreros disponibles, es decir los libres, que cobraban tarifas más bajas por su labor<sup>134</sup>. En ese sentido, las compañías navieras apoyaban la formación de obreros libres. De hecho, después de la huelga de 1920, varias agencias de vapores y casas consignatarias acordaron contratar obreros libres de “La Palanca del Progreso Obrero” en caso de otra huelga, aunque este convenio fue impedido por el gobierno y la Federación Obrera de Progreso<sup>135</sup>.

Al igual que las compañías navieras, la Cámara Agrícola de Yucatán (compuesta por los productores de henequén), apoyó el trabajo libre en oposición al monopolio laboral de la Federación Obrera de Progreso, pues los altos cobros que realizaban sus ligas eran perjudiciales para todo el sector agrario, ya que pese a haber obtenido buenos

---

<sup>133</sup> AGN. Ramo: Departamento del Trabajo. Caja 465. Expediente 12. Asunto: La Federación Obrera de Progreso, Yuc., que no se apoye el Centro de Obreros Libres para evitar dificultades. 1922, f 1-3

<sup>134</sup> AGN. Ramo: Departamento del Trabajo. Caja 494. Expediente 9. Asunto: Estibadores y trabajadores portuarios de Ciudad del Carmen Campeche. 1922, f 1-10

<sup>135</sup> AGN. Ramo: Departamento del Trabajo. Caja 216. Expediente 17. Asunto: La Palanca del Progreso Obrero. 1920, f 4

incrementos salariales en 1917 (durante el *boom* de exportación henequenera marcado por la primera guerra mundial), las ligas continuaron con sus exigencias salariales.

Por su parte, en plena recesión económica (1920), la Federación Obrera de Progreso mantuvo sus altas cuotas salariales, mismas que la Cámara de Comercio Agrícola consideró exageradas:

*...de seguir la Federación Obrera con sus incrementos de tarifas, llegará el día en que sea imposible producir fibra de henequén...puesto que son más elevados los gastos que causa su tránsito y exportación en Progreso...*<sup>136</sup>

Las tarifas cobradas por los obreros portuarios en 1920, eran 6% más elevadas que las logradas en las movilizaciones de 1917. Cabe señalar, que del precio que pagaban los compradores de fibra se deducía una cantidad significativa que servía para costear a los jornaleros del puerto, mientras que los altos salarios pagados a los portuarios de la FOP, obligaba a los productores a disminuir su producción rebajando los salarios de los campesinos.<sup>137</sup> En ese sentido, la FOP representaba una asociación laboral influyente, en oposición al partido oficial y la política de Carrillo Puerto.

Desde su creación, la FOP se perfiló como un órgano laboral autónomo y autogestionario en relación al gobierno estatal y partido oficial. De hecho, su crítica al gobierno en defensa de los derechos laborales establecidos en el Código del Trabajo fue una constante. Por su parte, la prensa oficial calificó a la FOP de “ingrata con sus

---

<sup>136</sup> AGN. Ramo Departamento del Trabajo. Caja 216. Expediente 16. Asunto: Telegrama de la Cámara Agrícola de Yucatán. 1920, f 56

<sup>137</sup> AGN. Ramo Departamento del Trabajo. Caja 216. Expediente 16. Asunto: Telegrama de la Cámara Agrícola de Yucatán. 1920, f 57-62

mismos ideales”<sup>138</sup> y Carrillo Puerto tomó medidas al respecto: dividió a los obreros ferrocarrileros y estableció alianza con la Liga de obreros ferrocarrileros “Torres y Acosta”, la cual se afilió a la Liga Central en noviembre de 1921 (Rico, 1922: 30). En general, estas medidas buscaban la división del obrerismo yucateco y, sobretodo, golpear el liderazgo de la FOP y todas las agrupaciones independientes. Por su parte, la burguesía local representada por la fracción política e intelectual conservadora, aprovechó la pugna entre ligas obreras afiliadas al gobierno y agrupaciones obreras independientes para debilitar la hegemonía del Partido Socialista y acabar con el gobierno carrillista, en aras de recuperar el control político y económico del estado.

Dicho contexto, provocó un álgido enfrentamiento obrero en junio de 1922 entre los obreros ferrocarrileros no afiliados al partido oficial y la Liga “Torres y Acosta”, ésta última favorecida por Carrillo Puerto. En este conflicto, los ferrocarrileros independientes contaron con el apoyo de la Federación Obrera de Progreso, el Sindicato de Electricistas, los obreros de Ciudad del Carmen y la Liga de la zona marítima de Veracruz, que realizaron huelgas por solidaridad algunos días (Wood, 2006: 467)<sup>139</sup>.

Sin embargo, en el enfrentamiento entre ferrocarrileros y gobierno se impuso éste último, en tanto que los “Marítimos de Progreso”, quienes también apoyaron a los ferrocarrileros independientes, fueron obligados a firmar un pacto con el ejecutivo estatal donde se comprometían a abstenerse por completo de obstruir las tareas del Partido y gobierno (Joseph, 1992: 258).

---

<sup>138</sup> “El gobierno local no consentirá ser perjudicados en sus intereses.” *El Popular*. 18 de marzo 1922, p 1.

<sup>139</sup> *La Revista de Yucatán*: “Ayer a las 11 AM fue declarada la huelga general.” 6 de junio de 1922, p 1; “Las últimas noticias de la huelga general.” 7 de junio de 1922, p 1-6; “Más sobre el paro en Progreso y Campeche.” 9 de junio de 1922, p 1-6.

En el mismo sentido, Carrillo planeó un proyecto de fortalecimiento de las Ligas obreras socialistas que tenían el control en Telchac<sup>140</sup> para debilitar al obrerismo progreseño (Ibídem). Sin embargo, su asesinato<sup>141</sup> interrumpió dicho plan y los trabajadores progreseños gozaron unos años más de prosperidad e independencia; por su parte, el obrerismo autónomo se mantuvo al margen de la confrontación política, lo cual dejó ver que el extinto régimen había logrado en buena medida controlar al movimiento independiente<sup>142</sup>.

La “asonada delahuertista”<sup>143</sup> en Yucatán, marco político al que se le adjudica la muerte de Carrillo, violentó de diversas formas a la clase obrera tanto en las ciudades principales de la entidad como en Progreso. El primer golpe “delahuertista” al obrerismo organizado fue orquestado por Juan Ricárdez Broca<sup>144</sup> (gobernador inmediato a Carrillo), quien desconoció a las ligas obreras considerándolas agrupaciones ilegales:

*...Se tienen por ilegítimos y fuera de la protección de las autoridades las asociaciones, sindicatos, ligas y demás agrupaciones de cualquiera clase que no funcionen dentro de los moldes que fijan los preceptos de la constitución*<sup>145</sup>.

---

<sup>140</sup> Puerto ubicado al Este de Progreso.

<sup>141</sup> En 1924, Carrillo fue víctima de una emboscada por parte de la clase política conservadora a través de un golpe de estado que acabó con su vida.

<sup>142</sup> *La Revista de Yucatán*: “Se declara el paro general y empeora la situación en el puerto de Veracruz.” 15 de octubre de 1923, pp 1-3. “Ayer se reanudaron los trabajos en la terminal y zona fiscal de Veracruz.” 22 de noviembre de 1923, pp 1-8.

<sup>143</sup> Por instrucciones de Adolfo de la Huerta, el general Juan Ricárdez Broca (con el apoyo de los hacendados y empresarios locales) se levantó contra el gobierno de Carrillo Puerto inaugurando una nueva etapa de cinco meses de caos que afectó a los obreros portuarios principalmente.

<sup>144</sup> Ricárdez Broca, señaló a los socialistas como violadores de la constitución y los culpó de atemorizar a los obreros libres y a los patrones, así como de haber “vendido” el movimiento obrero a los intereses del gobierno carrillista.

<sup>145</sup> AGEY. Fondo Poder Ejecutivo. Caja 770. Sección gobernación. Serie: Leyes y decretos del Diario Oficial del Estado de Yucatán. Diciembre de 1923.



El régimen “delahuertista”, mantuvo especial vigilancia sobre la FOP ya que representaba una amenaza latente para el “nuevo orden” y más aún sobre los líderes obreros y las logias masónicas. De ahí que Morales Góllez, entonces miembro destacado de la “Liga de Empleados *Benito Juárez*” y maestro de la logia masónica, fue blanco de los militares delahuertistas con el objeto de frenar cualquier conspiración que pudiera traducirse en acciones directas.

En dicho sentido, los trabajadores de Progreso fueron hostigados, varios líderes detenidos sin justificaciones válidas y en algunos casos asesinados (Aguilar, 1953: 155-156). Así, el 22 de marzo de 1924, Francisco Morales (liga de empleados), Piedad Luna (liga de los “terrestres”), Cecilio Pérez (liga de los plataformeros) y Luis Zavala (policía municipal), cuatro trabajadores progreseños, fueron ahorcados; lo cual despertó una enérgica condena y protesta popular en el puerto que fue reprimida por una sección de soldados a punta de ametralladora (Aguilar, 1953: 157). No obstante, el régimen “delahuertista” fue destituido por las fuerzas obregonistas de Eugenio Martínez, que arribaron a Yucatán el 15 de abril de 1924 entronizando de nuevo el ideario socialista en la política local (Ibídem).<sup>146</sup>

En suma, la muerte de Carrillo significó una oportunidad para los obreros portuarios de continuar con sus demandas bajo amenaza de boicots y huelgas. Así, en 1925 se dio una huelga de obreros progreseños en apoyo a obreros cubanos, mismos que llegaron a Progreso en el remolcador “Neptuno” para trabajar por tres meses según contrato firmado con la Ward Line. Cuando la tripulación cubana llegó, fueron incitados por los obreros progreseños para afiliarse a la FOP y exigir mejores salarios, ya que en

---

<sup>146</sup> “El arribo de las tropas federales.” *La Revista de Yucatán*. 18 de abril 1924, p 1.

calidad de sustitutos percibían una cantidad menor a la establecida. En ese sentido, con el apoyo de la FOP se declararon en huelga reclamando a su país un mes de sueldo, aún sin cumplir los tres meses de contrato con la Ward Line<sup>147</sup>.

Por su parte, las autoridades cubanas fallaron a favor de la Ward Line. Por tanto, el 28 de enero de 1925 los marítimos progreseños boicotearon las labores en los buques establecidos en el puerto y amenazaron con reincorporarse a sus labores hasta que la Ward Line pagara lo requerido por los obreros cubanos. Ante tales circunstancias, la Ward Line<sup>148</sup> recurrió al presidente Calles y a Luis Morones (Secretario de la Industria), para mediar en el asunto y evitar que se repitiera la intervención de la FOP.

Un mes después, la FOP volvió a “golpear” a la Ward Line con otro boicot; en esta ocasión para exigir la contratación de “alijadores” extras que se encargaran del manejo de los cables en los buques, pese a que dos años atrás se acordó que la misma tripulación de los vapores se encargaría de dicha tarea<sup>149</sup>.

De acuerdo a lo referido, la influencia de la FOP se mantendría unos años más, y ante la importancia comercial de Progreso, continuaron boicoteando a las empresas navieras. Así, la FOP mantuvo un moderado vínculo de afiliación con la CROM hasta 1929 (Córdova, 1980: 60).

---

<sup>147</sup> AGN. Ramo: Departamento del Trabajo. Caja 723. Expediente 8. Asunto: Conciliación-conflictos, el de tripulantes del Remolcador Neptuno. 1924, f 8-9.

<sup>148</sup> La compañía, reclamó que el asunto era anticonstitucional pues los buques estaban matriculados en Cuba (AGN. Ramo: Departamento del Trabajo. Caja 723. Expediente 8. Asunto: Conciliación-conflictos, el de tripulantes del Remolcador Neptuno. 1924, f 8-18).

<sup>149</sup> AGN. Ramo: Departamento del Trabajo. Caja 723. Expediente 8. Asunto: Conciliación-conflictos, el de tripulantes del Remolcador Neptuno. 1924, f 6-7

## RESUMEN CAPITULAR

El capítulo II, partió de la primera huelga general del puerto suscitado en plena etapa huertista. Esta primera huelga de obreros marítimos significó una nueva forma de expresar la acción directa en el movimiento obrero yucateco. Aunque se consiguieron avances durante el maderismo, la represión que desató el gobierno huertista frenó el avance obrero del puerto y del estado. Lo interesante de replantear la primera huelga obrera, y las acciones de protesta popular progresaña que derrocaron al huertismo en Yucatán, así como el movimiento argumedista, fue el campo fértil que gestó para la entrada alvaradista.

En ese sentido, se ofrece una perspectiva general para entender cuáles fueron las tácticas que favorecieron el clientelismo de los obreros con su gobierno. Parte de los resultados de esta alianza, fueron las primeras instancias jurídicas y la ley del trabajo de Yucatán. Toda esta situación favorable para la clase obrera en general, propició el crecimiento de las agrupaciones obreras en puerto Progreso, que obtuvieron su carácter sindical.

A pesar de haberse dado un acercamiento entre obreros de Progreso y el partido oficial durante la etapa alvaradista, con el arribo de Felipe Carrillo Puerto a la gubernatura las agrupaciones se separan. Asimismo, el constante crecimiento obrero en el puerto tras celebrarse el convenio de formación de ligas, dio pie al Comité de Defensa Obrera, que un año después se convirtió en la Federación Obrera de Progreso.

## **CAPÍTULO III: CONDICIONES DE VIDA Y TRABAJO PORTUARIO**

### **INTRODUCCIÓN**

Las condiciones de vida y trabajo del obrero portuario, son determinantes para comprender los factores que le impelieron a movilizarse en la demanda de sus requerimientos laborales. En ese sentido, el capítulo III integra información referente al contexto físico, social, económico y cultural que envuelve al obrero portuario del período que va de 1910 a 1929, con la intención de inscribirlo en un espacio particular que determina su actitud hacia las circunstancias y la vida obrera en general.

En este capítulo, se entenderá la importancia de Progreso a raíz del traslado de la aduana marítima a dicho poblado costero, a partir de entonces, la economía yucateca presentó una dinámica determinada por el trabajador portuario. Asimismo, se describe la compleja estructura laboral, tanto marítima como terrestre, que definió el rumbo de la economía del estado y del movimiento sindicalista portuario. A su vez, se pone en relieve la situación de privilegio y limitación que experimentó el obrero portuario en relación al lugar que ocupó en la ya referida estructura laboral portuaria.

### **3.1. PERSPECTIVA GENERAL DE PROGRESO DE CASTRO, YUCATÁN**

Para comprender la conformación de Progreso de Castro, como localidad importante del litoral yucateco desde fines del siglo XIX, es preciso retomar algunas consideraciones acerca de su constitución formal como puerto comercial y asentamiento humano. En ese marco, a continuación se reseña el contexto histórico que alimentó su ordenación como urbe en la costa norte de la Península de Yucatán.

#### **3.1.1. Origen, poblamiento y configuración urbana del puerto**

En general, la producción de henequén en Yucatán tuvo un repunte hacia la segunda mitad del siglo XIX, cuando Estados Unidos comenzó a demandar cada vez más la fibra (Figura 2). Por tanto, las haciendas yucatecas se dedicaron al monocultivo de la planta, asimismo la producción de la misma tenía un proceso intensivo que demandaba considerable mano de obra. En ese marco, el movimiento portuario en la costa de Yucatán se intensificó y grandes navíos llegaban de todas partes del mundo.

Alexander Soús, naviero norteamericano con base en Nueva Orleans, decidió impulsar el movimiento comercial de Sisal<sup>150</sup> (que en ese entonces era el puerto de referencia desde donde entraban y salían diversos productos a la Península). Fue así que en 1867, Soús gestionó una concesión del gobierno de Yucatán, a través del gobierno federal, para que su línea naviera diera servicio de carga y pasaje entre los puertos de Sisal, Veracruz y Nueva York (Quezada, 2000). Finalmente, en 1870 Soús obtuvo la prórroga y ese mismo año la demanda extranjera de la fibra aumentó a su máximo, logrando que los productores yucatecos importaran y adaptaran más máquinas de vapor para raspar el henequén.

---

<sup>150</sup> Santa María de Sisal, nombre completo de este punto costero, se ubica al Oeste de Puerto Progreso.

De acuerdo a lo referido, el empresario yucateco Juan Miguel Castro, dándose cuenta de los jugosos beneficios que se reportaban en Sisal, propuso un proyecto para trasladar la Aduana Marítima a “El Progreso”, incipiente y despoblado punto costero ubicado al Este de Sisal. Juan Miguel Castro, argumentó que Progreso era un punto costero más cercano a Mérida, lo cual optimizaría el traslado de los productos que entraban y salían de Yucatán. Así, en 1870 el gobierno federal autorizó su proyecto y el 6 de septiembre de ese año, en presencia del gobernador Manuel Cirerol, el ingeniero civil Olegario Cantón y el arquitecto Fermín Domingo, Juan Miguel Castro colocó la primera piedra de la Aduana Marítima de Progreso.

A partir de entonces, Progreso<sup>151</sup> fue abierto oficialmente como: Puerto de Altura y Cabotaje el 1 de octubre de 1871<sup>152</sup>. En tanto que la “Aduana Marítima de Sisal”, fue vendida a una casa comercial alemana como bodega para almacenar palo de tinte, chicle, madera, sal y otros productos procedentes del Caribe. El muelle de Sisal, también se vendió a una compañía que se comprometió a ampliarlo con material de hierro; mientras que los dueños de los predios sisaleños fueron indemnizados por el gobierno federal con los mejores terrenos del “nuevo puerto” (Progreso), y con pagos en efectivo (*ibidem*).

Una vez instituido su estatus como Puerto de Altura y Cabotaje, Progreso comenzó a poblarse de individuos provenientes de Mérida, Hunucmá, Sisal, Chuburná, Chicxulub, y gente de rancherías cercanas como Yaxactún y Xculucyá, así como pescadores que fijaban sus campamentos temporales en Progreso, pero que se fueron asentando de

---

<sup>151</sup> Cabe señalar, que antes de su inauguración como puerto de altura, Progreso ya presentaba una incipiente población, por lo que desde fines del siglo XIX parte de esta localidad ya estaba construida.

<sup>152</sup> Dirección de Prensa y Publicidad del Gobierno del Estado, 1959.

forma permanente con sus familias en el lugar, ya que se incorporaron a la naciente labor portuaria (Frías Bobadilla, 1957).

Inmediatamente después de su apertura, comenzaron las labores de urbanización en Progreso (Figura 3). Una de las primeras construcciones fue el palacio municipal (1875), posteriormente se fomentaron el teatro *Dante* (1876), el mercado público<sup>153</sup> (1878) y el faro (1893). Asimismo, se inauguraron las principales calles de la localidad: *Libertad, Igualdad, Telégrafos, Sisal, Guerrero, Ferrocarril, Marina, Industria y Juárez*, aunque posteriormente cambiarían este sistema de nomenclatura a uno de identificación numérica. Por otro lado, en 1881 se instaló la primera imprenta del puerto a iniciativa de los señores Manuel Lizama y Demetrio Traconis. Dicha imprenta, vio nacer en distintas épocas a los periódicos: *El faro, El Horizonte, La Nueva Era, La Voz del Puerto, El Eco del Puerto, El Monitor de Progreso, La Gaceta de Progreso, La Revista de Progreso, Diario del Puerto y Sangre Nueva*.

Para 1924, Progreso ya contaba con su propia planta eléctrica, 13 peluquerías como “La Unión,” y el “Rizo de oro”; 3 estudios fotográficos como el “Avilés”, y 6 herrerías<sup>154</sup>. A su vez, además de la Liga de Carpinteros, existían 9 carpinterías; 2 hojalaterías, una relojería, 5 platerías y una velería<sup>155</sup>. En cuanto a los establecimientos industriales, habían 11 panaderías, como “El madrileño” y la “Unión”; una fábrica de hielo; una fábrica de bebidas gaseosas, “La progreseña”, propiedad de José López; y 11

---

<sup>153</sup> Que contó con 10 departamentos de madera y teja, con arcos figurados.

<sup>154</sup> Además de la “Unión de herreros, mecánicos y electricistas”, funcionaban otros pequeños talleres, como los de Enrique Leyva.

<sup>155</sup> AGN. Ramo: Departamento del Trabajo. Caja 787, Expediente 2. Asunto: Se remiten, anexos, los datos completos de los establecimientos industriales que existen en la jurisdicción de Progreso, f 29-31.

molinos para granos<sup>156</sup>. Por su parte, también funcionaban 12 talleres de sastrería, como: “La última moda” y “The high life”; 5 zapaterías y 4 sombrererías<sup>157</sup>.

En general, aunque Progreso contaba con el equipamiento urbano adecuado para satisfacer la vida cotidiana de sus habitantes, lo cierto es que muchas promesas del general Salvador Alvarado como mandatario revolucionario del estado no se llevaron a término en el puerto. Así, debido a los requerimientos que el propio crecimiento urbano del puerto demandaba, en 1918 el diputado local Solís Cámara propuso ante el Congreso del Estado una iniciativa para otorgar mayores estímulos económicos al puerto, pues a su parecer, dada la importancia que representaba el puerto para el tráfico marítimo, no se encontraba en condiciones adecuadas que le merecieran el status de: Puerto de Altura y Cabotaje:

*...el día de hoy, presento una iniciativa para que Progreso reciba mayor atención en sus aspectos portuarios, debido a que al ser este puerto el único punto donde se moviliza la carga de importación y exportación en Yucatán, aun sigue siendo un arenal pobre en sus cuarenta años de existencia (API, 2005).*

### **3.1.2. Infraestructura marítima y actividad comercial**

La intensa actividad comercial que Progreso experimentaba, propició que para fines del siglo XIX contara con cuatro muelles, los cuales se convirtieron en escenario cotidiano de los obreros marítimos.

---

<sup>156</sup> Cabe señalar, que de los establecimientos mencionados 4 negocios eran propiedad de mujeres.

<sup>157</sup> AGN. Ramo: Departamento del Trabajo. Caja 787, Expediente 2. Asunto: Se remiten, anexos, los datos completos de los establecimientos industriales que existen en la jurisdicción de Progreso, f 31 y 32.



El primer muelle erigido fue el “fiscal” (1881), que se ubicaba en la parte central del puerto; el segundo fue el “Rotger” (de los señores Rotger y compañía), localizado al final de la calle 28; el tercero fue el “Cantón” (1891), financiado por el general Francisco Cantón y ubicado en la calle 32; el cuarto muelle fue el “Otero”, financiado por la Agencia Comercial Otero y se localizaba en la calle 34. En 1905, se fomentó un quinto muelle, denominado “Porfirio Díaz”<sup>158</sup>.

No obstante, con el correr de los años la infraestructura marítima de Progreso se fue tornando insuficiente, como lo demostraba el estancamiento constante de los buques que arribaban. Así, de la misma forma que sucedía a fines del siglo XIX, la actividad obrera se veía condicionada por la demora en los embarques a causa de diversos factores ajenos al hombre. Dicho problema, acarrea consecuencias económicas tanto para el consumidor en general como para los comerciantes consignatarios de Progreso que abastecían al mercado de Mérida y a los poblados aledaños (Alvarado, 1988; Macías Zapata, 2002).

Para ilustrar la demora en el arribo de las embarcaciones a Progreso, se puede mirar desde la siguiente perspectiva: mientras un barco de vapor en Nuevo Orleans necesitaba de 5 a 6 horas para descargar 3,300 pacas de henequén y 24 horas para cargar de 2 a 3 mil toneladas de mercancías diversas; en Progreso se necesitaba de 8 a 12 días para tales maniobras (Alvarado, 1988: 388). Este lento proceso de descarga y carga, se debía a que los cinco muelles de Progreso ya se encontraban en condiciones inservibles por el deterioro del tiempo y el constante arribo de buques, que por su gran calado no podían atracar en los muelles, provocando el congestionamiento marítimo.

---

<sup>158</sup> Que más tarde fue cambiado de nombre a “Benito Juárez”.

La situación precaria de los muelles progreseños, obligaba a que los buques menores a 600 toneladas de desplazamiento solamente pudieran atracar de dos en dos; y para los de mayor calado el único medio para “operarlos” era el alijo, para lo cual sólo se contaba con 20 canoas y 9 lanchones. Asimismo, la forma de maniobrar las descargas era rudimentaria pues a pesar de que existía en otros puertos extranjeros grúas de electricidad, las que se utilizaban en Progreso eran mecánicas. Por otra parte, la reducida cantidad de trabajadores requeridos en la Aduana Marítima era otro problema que limitaba la rapidez y eficacia en el despacho de mercancías<sup>159</sup>.

Ante dichos obstáculos, en 1915 el gobierno alvaradista dio a conocer un proyecto para la transformación de Progreso con una inversión de \$3 millones. Este proyecto consistía en dotar al puerto de muelles para operaciones de barcos de 21 pies de calado, así como levantar almacenes y cobertizos para depositar carga y un sistema de grúas eléctricas para que pudieran trabajar seis embarcaciones al mismo tiempo. Así, el 27 de abril de 1915, se nombró la “Comisión de Mejoras del Puerto de Progreso”, a fin de optimizar las condiciones de carga, descarga y alijo. En tanto que para darle mayor impulso al comercio, en 1917 se constituyó la: “Compañía de Fomento del Sureste de México” y la instalación de una estación de almacenamiento de petróleo. Con dicho financiamiento, el gobierno logró comprar sus propias embarcaciones y estableció un nuevo muelle a la altura de la calle 34: el muelle “Pino Suárez” (Alvarado, 1988).

Otra de las obras importantes que comenzó a fomentarse en 1919, fue la carretera Mérida-Progreso. Sin embargo, debido a la falta de recursos se terminó hasta 1929, durante el gobierno de Álvaro Torre Díaz. Esta obra, marcó una nueva etapa para el

---

<sup>159</sup> “Problemas del puerto.” *La Voz de la Revolución*. Martes 5 de marzo de 1918

puerto de Progreso pues si bien desde antes circulaban autos y coches de carga sobre esta vía, se sustituyó al ferrocarril como único medio de transporte de mercancías entre Mérida y Progreso. Con todas estas obras, se hizo efectivo el apoyo del gobierno estatal al puerto de Progreso, en contraste con su período de fundación en la cual el financiamiento corrió a cargo de reconocidos empresarios y comerciantes locales interesados en subvencionar el naciente puerto.

Cabe señalar, que mientras las obras de construcción del puerto avanzaban, en 1920 Progreso experimentó un voraz incendio que además de acabar con 5 bodegas de henequén, 17 carros de ferrocarril y varias construcciones valiosas, también destruyó por completo el muelle “Francisco Cantón”; y aunque existía un muelle más en funciones (el “Pino Suárez”), este se declaró inservible a fines del mismo año. Así, con el muelle Cantón destruido por el incendio y los muelles “Pino Suárez”, “Rotger” y “Agencia Comercial” inservibles, Progreso sólo contaba para el servicio de las embarcaciones con dos muelles: el “Fiscal” y el “Benito Juárez”.

### **3.1.3. Infraestructura educativa, de entretenimiento y religiosa**

En cuanto a la infraestructura educativa de Progreso, ésta comenzó a erigirse desde 1921, año en el cual ya existían escuelas públicas y privadas de nivel básico. En concreto, durante el período revolucionario, Progreso contaba con 4 escuelas particulares y 4 públicas, cuyo número de alumnos y maestros se distribuía de la siguiente forma:

- a) Escuela No. 226: 567 alumnos y 14 maestros.
- b) Escuela No. 227: 216 alumnos y 6 maestros.
- c) Escuela No. 72: 122 alumnos y 4 maestros.
- d) Escuela No. 226: 150 alumnos y 3 maestros (turno nocturno).

Es importante mencionar, que algunas agrupaciones obreras del puerto financiaron la construcción de escuelas, como la “Escuela del Taller” de carácter nocturno, erigida en 1922 por la “Unión de herreros, mecánicos y electricistas” para aprendices y socios analfabetas. Este plantel escolar, hacía obligatoria la asistencia de sus miembros a excepción de comprobar que estaban recibiendo instrucción educativa de alguna otra escuela del puerto. En la “Escuela del Taller”, se impartió la instrucción básica de primero a cuarto año conforme al programa estatal vigente, y en abril de 1923, se inauguró en el mismo local las clases de inglés y dibujo lineal<sup>160</sup>.

Por su parte, la “Unión de Trabajadores Henequeneros Mártires de Chicago”, instituyó en octubre de 1925 la escuela “Mártires de Chicago” para los hijos de sus miembros, con una matrícula inicial de 25 alumnos, entre niños y adultos. Más tarde, la agrupación henequenera gestionó ante la Secretaria de Bienes Nacionales y la Junta de Mejoras Materiales el fomento de un edificio más grande y “moderno” para trasladar el citado plantel debido al aumento de la matrícula escolar, que había alcanzado los 400 inscritos (Priego, 1973: 20).

Otra agrupación obrera que contribuyó a enriquecer el equipamiento educativo del puerto, fue la “Unión de Marítimos”, que en la década de los treinta fundó la escuela “Maniobras Marítimas”, en la parte superior del local del sindicato (Aguilar, 1953). En general, para la segunda década del siglo XX, el grueso de la población obrera de Progreso alcanzaba a cursar la primaria aunque no la completara. No obstante, hubo obreros que aprendieron a leer y escribir de manera autodidacta<sup>161</sup>.

---

<sup>160</sup> “Historia de la Unión de Herreros, Mecánicos y Electricistas” *La Defensa del Obrero* (Órgano de la Federación Obrera de Progreso), 10 de junio de 1923, p 28.

<sup>161</sup> Entrevista realizada a Eladio Casanova. 6 de febrero 2010. Progreso, Yuc.

Por otra parte, para el ocio y esparcimiento de sus habitantes, Progreso contaba con sitios recreativos tales como: el “Parque de la Independencia”, que era el espacio público preferido para el paseo dominical nocturno. En cuanto a cine y teatro, el puerto contaba con los teatros “Principal”, “Variedades”, “Regis”, “Campoamor” y “Lucero”, que proyectaban obras de cine mudo y presentaban compañías extranjeras. Asimismo, para entretener a los poco más de 10,000 habitantes progreseños, había “sociedades” que ofrecían bailes, como: “La Polar”, “Unión Juvenil”, “Euterpe”, “Trébol” y “Centro Español”<sup>162</sup>. En general, los espacios públicos más concurridos por habitantes de todas las edades eran: el “parque Juárez”, “El Águila” y el “Nacional”, donde se practicaba fútbol, béisbol y basquetbol, principalmente. En estos mismos espacios, también se llevaban a cabo corridas de toros, carreras de caballos y se instalaban los circos que llegaban al puerto luego de haber cubierto temporada en Mérida, la capital.

Aunado a lo anterior, también se abrieron en el puerto casas de juegos y apuestas, tales como el “Casino Obrero”, con billetes y mesas del usurero Pedro León. Otro sitio popular al cual acudían los progreseños a divertirse fue la “gallera”, atendida por don Francisco Valdés y propiedad del capitán naval Antonio Gracini. Este palenque de gallos, estaba ubicado cerca de los tanques de petróleo que se instalaron durante el gobierno alvaradista. A su vez, en el costado oriente de los depósitos de petróleo, se ubicaba un espacio público conocido como: “El Petrolero”, donde se jugaba béisbol y fútbol, y aunque la cancha era salitrosa de ahí salieron reconocidos deportistas<sup>163</sup>.

---

<sup>162</sup> “Historia de Progreso a través de la lente.” *¡Por Esto!* Domingo 28 de noviembre de 1999, p 6.

<sup>163</sup> “Los tanques de petróleo: Barrio de los Mendoza.” *¡Por esto!* 31 julio de 1997.

La iglesia, ubicada en el costado oriente del parque principal “Independencia”, también era un sitio muy concurrido por la población porteña<sup>164</sup>. Entre la iglesia y el parque principal, se llevaban a cabo corridas de toros para las fiestas de San Pedro González Telmo<sup>165</sup>, como lo validó el explataformero José Concepción Alpizar, alias “cocho”:

*...en ese entonces, al no estar adoquinadas las calles se instalaba un coso para la corridas de toros... en una ocasión, iba a empezar una corrida con toros de Sinkehuel cuando el párroco, un curita español, mandó decir que lo esperaran, y todavía no terminaban de persignarse los feligreses, cuando salió con su capa y se puso a torear<sup>166</sup>.*

Por otro lado, para la década de los 20's, en Progreso eran muy comunes los “almacenes”, que no se especializaban en alguna mercancía en particular sino en la venta de artículos varios, perfumería, novedades, curiosidades, bisutería y lencería importada, toda una atracción para la época. Poco a poco, estos espacios comerciales comenzaron a ser concurridos por los habitantes aunque fueran únicamente a observar más que a adquirir productos dado lo caro de estos bienes, que no eran precisamente de primera necesidad. Por tanto, se puede aseverar que estos espacios comerciales se convirtieron en espacios públicos para pasear y “gustar” y los porteños “invirtieron” gran parte de su tiempo libre en estos centros comerciales.

---

<sup>164</sup> Durante la segunda década del siglo XX, los servicios religiosos se oficiaron por el padre Aniceto Cárdenas.

<sup>165</sup> “Historia de Progreso a través de la lente.” ¡Por Esto! Domingo 28 de noviembre de 1999, p 6.

<sup>166</sup> “Hablan los trabajadores. Un explataformero aborda el pasado y presente.” *Novedades*. 25 de febrero de 1988.

Con base en lo referido, los almacenes más concurridos del puerto fueron: la “Crespo y Suárez” y “Navarrete y Garabana”, que incluso eran más grandes que el famoso almacén: “La Mejor”, localizado en el centro de Mérida. De igual manera, la población porteña solía acudir a los kioscos y puestos de comida<sup>167</sup> que se instalaban los fines de semana en el parque principal del puerto.

### 3.2. PERSPECTIVA GENERAL DEL TRABAJO PORTUARIO

El panorama laboral durante los años del alvaradismo no fue el mismo para toda la población económicamente activa de Progreso. En ese sentido, los obreros marítimos gozaban de cierta estabilidad salarial y condiciones laborales óptimas, en comparación con el resto de la fuerza obrera que se dedicaba a diversos oficios.

Prueba de dicha situación laboral, se refleja en la muchedumbre de trabajadores que acudía al muelle cuando arribaban los navíos de vapor para “ofrecerse” a los pasajeros como mozos. La frecuente “invasión” de trabajadores porteños como mozos de “ocasión”, significó un problema de desprestigio para las autoridades locales, pues dañaba la imagen de un estado posrevolucionario próspero ante el extranjero<sup>168</sup>, como bien lo ilustraba un reportero de la época:

*...Progreso, con todo su gran auge mercantil no pasa de ser un  
banco de arena sembrado de casas desiguales y un mar sin abrigo  
para los barcos ni seguridades para el viajero<sup>169</sup>.*

Durante la primera guerra mundial, cuando la Comisión Reguladora de Henequén (manejada por el estado), aprovechó el aumento en la demanda de fibra subiendo los

---

<sup>167</sup> Como el: “Mestiza Marucha”.

<sup>168</sup> “Problema del puerto.” *La Voz de la Revolución*. Miércoles 20 de marzo de 1915.

<sup>169</sup> “Actitud de la federación en problemas de Yucatán -se llevarán a cabo las obras del puerto de Progreso” *La Voz de la Revolución*. Sábado 16 de marzo de 1918.

precios a su principal comprador (Estados Unidos), los obreros portuarios formaron el: “Comité de Defensa Obrero”, con ello, algunos trabajadores como los plataformeros vieron aumentados sus ingresos salariales; como bien lo ilustró José Concepción Alpizar “Cocho”, uno de los plataformeros que laboró en los muelles durante la segunda década del siglo XX:

*...Aquellas ganancias eran pagadas en oro, al grado que para entrar al cine, como la entrada costaba veinte o treinta centavos, se tenían que reunir varias personas para pagar con una moneda de oro de \$2.00<sup>170</sup>.*

### **3.2.1. Condiciones de vida y trabajo del obrero marítimo**

La vida cotidiana del obrero marítimo, se desarrolló principalmente en los muelles<sup>171</sup>. Para el trabajo marítimo era indispensable saber leer, sin embargo está documentado el caso de líderes obreros analfabetas como Lucio Martínez, quien siendo iletrado dominaba los artículos de la Constitución, fundamentos legales en materia laboral y derechos jurídicos, gracias a que su hija se los leía hasta que él se los aprendía de memoria. Asimismo, cuando acudía al cine se rodeaba de compañeros, quienes le leían los subtítulos de las películas a cambio de pagarles su entrada<sup>172</sup>.

En cuanto a la indumentaria laboral, los obreros llevaban al cinto un saco de manta que solían utilizar para cubrirse la espalda mientras cargaban los sacos y bultos, tanto en

---

<sup>170</sup> “Hablan los trabajadores. Un explataformero aborda el pasado y presente.” *Novedades*. 25 de febrero de 1988.

<sup>171</sup> No obstante, la coyuntura económica mundial de 1920, vino a modificar este espacio laboral ya que vieron reducidas sus horas de trabajo y, por ende, su salario.

<sup>172</sup> Entrevista realizada a Eladio Casanova. 6 de febrero 2010. Progreso, Yuc.



los muelles como en las bodegas<sup>173</sup>. El día habitual de los obreros marítimos iniciaba a las 7:00 horas, reuniéndose en los muelles a esperar su turno laboral. El horario de trabajo, se había fijado mediante un convenio pactado entre las compañías navieras y los obreros, en el cual se acordó que estos debían presentarse diariamente a las 6:55 horas en los muelles “Fiscal” y “Benito Juárez”, los únicos muelles servibles a finales de la segunda década del siglo XX.

Los obreros marítimos que entraban en función, eran nombrados por un acuerdo entre el delegado de la sociedad y el capataz encargado del trabajo, los cuales servían de intermediarios entre obreros y compañía naviera. Cabe señalar que el nombramiento de miembros reconocidos por los capataces, daba confianza a las compañías navieras, pues se suponía que los capataces respondían de la honestidad y fidelidad de los contratados, virtudes necesarias para la labor que se les asignaba ya que ante sus ojos diariamente se manipulaban mercancías valiosas<sup>174</sup>.

La matrícula laboral de las distintas ligas afiliadas a la Federación Obrera de Progreso, era de aproximadamente 2,300 trabajadores, suma que rebasó la mano de obra requerida ante el poco movimiento económico causado a raíz de la crisis mundial de 1920. Desde la perspectiva de las Casas Comisionistas, el momento de austeridad mundial obligaba a requerir solamente a unos 800 obreros portuarios para sostener el ritmo laboral imperante. Ante dicho panorama, los trabajadores de las ligas afiliadas únicamente trabajaban dos días, pero el elevado salario que obtenían les permitía vivir

---

<sup>173</sup> “Las plataformas, las mulitas...y una historia”. *Novedades*. 26 de agosto 1976. “Mañana serán recordados los obreros sacrificados. ¡Por Esto! 21 de marzo 2002.

<sup>174</sup> AGN. Ramo: Departamento del Trabajo. Caja 215. Expediente 13. Asunto: El Sr. R. C. Burns. Comunica que la Agencia que representa tiene noticia de que la UNION DE ESTIBADORES DEL PUERTO DE PROGRESO pretenden declararse en huelga. 1920, f 27

despreocupadamente el resto de la semana, e incluso disponer parte del mismo en gastos innecesarios. Por ejemplo, en aguardiente y juegos de azar, razón por la cual en Progreso funcionaban unas 60 cantinas, todas ellas concurridas por obreros portuarios<sup>175</sup>.

En general, la estampa cotidiana en el puerto durante el alvaradismo lo protagonizaba el convoy de plataformas tiradas por “mulitas”, a través del sistema *de'cauville* que se extendía de los muelles de madera hasta las bodegas de la ciudad y las estaciones del ferrocarril. Las “mulitas”, eran traídas de Tampico y Cuba (Macías Zapata, 2002), ya en Progreso se les ponían nombres pintorescos<sup>176</sup>. La importancia de las “mulitas” en la jornada laboral, llevó a los trabajadores a considerarlos “compañeros” más que como fuerza de trabajo. Cuando los cuadrúpedos envejecían, se les “jubilaba” soltándolos en las sabanas del municipio de Progreso. Los propietarios de las “mulitas” eran las Casas Comisionistas, que contaban con potreros donde se criaban y atendían<sup>177</sup> a estos animales.

El trabajo en los muelles era muy demandante, por lo que la organización sindical fue indispensable para mantener a los agremiados informados sobre cualquier imprevisto, noticia de última hora, u orden de requerimiento laboral impostergable, como bien lo señaló un ex-plataformero entrevistado:

*...en varias ocasiones en los cines se suspendía la película  
para proyectar placas que hacían un llamado a los obreros para que*

---

<sup>175</sup> AGN. Ramo: Departamento el Trabajo. Caja 216. Expediente 16. El secretario particular del presidente de la República remite un secretario de los obreros de la agrupación La palanca del progreso...

<sup>176</sup> “Las plataformas, las mulitas... y una historia.” *Novedades*. 26 de agosto de 1976.

<sup>177</sup> Algunas mulitas llegaron a tener crías (Entrevista realizada a Eladio Casanova, 6 de febrero 2010. Progreso, Yucatán).

*asistieran inmediatamente al muelle, en donde era urgente su trabajo...*<sup>178</sup>

Cabe señalar que en la primera década del siglo XX, llegaron al puerto trabajadores provenientes de Cuba<sup>179</sup> que se desempeñaron en el puerto mayormente como capataces y obreros; y en menor proporción como profesionistas. Otros extranjeros que poblaron el puerto como población económicamente activa, fueron los españoles, estadounidenses y chinos, que se desempeñaron en trabajos específicos, como abarroteros o comerciantes, aunque algunos se insertaron directamente en el sector obrero (Ibídem). Dicha heterogeneidad cultural, causaba la carencia de sentido de unidad entre los nuevos obreros que se incorporaban al trabajo portuario (Adleson, 1982).

En general, los obreros marítimos estuvieron sujetos a condiciones comerciales, naturales y climatológicas distintas a los de los trabajadores “de ciudad” que se desempeñaban en fábricas, talleres o minas. Por ejemplo, a causa de algún “norte” o huracán las embarcaciones retrasaban su arribo a Progreso, lo cual propiciaba suspensión temporal en la labor de carga y descarga hasta “nuevo aviso”, que en consecuencia afectaba el salario y estabilidad laboral de los obreros portuarios.

En cuanto al salario, el obrero marítimo dependía de la entrada y salida de las mercancías, que a su vez estaba sujeta al alza o baja del precio mundial del henequén pues ante la crisis el comercio yucateco suspendía varios pedidos de mercancía de importación. Esta reducción de las operaciones comerciales, se reflejaba tanto en las

---

<sup>178</sup> “Hablan los trabajadores. Un ex-plataformero aborda el pasado y el presente”. *Novedades*. 25 de febrero de 1988.

<sup>179</sup> Un hecho interesante es que en Progreso entró la primera inmigración de canarios procedentes de Cuba. Estos migrantes llegaron a formar parte importante de la población, la mayoría se empleó en las labores agrícolas de las fincas de los señores Escalante (Frías Bobadilla, 1957, p 142).

bodegas que estaban repletas de mercancías como en la suspensión del trabajo (Macías Zapata, 2006). Así, frente a la crisis de 1900 generada por la caída del precio del henequén, los salarios de los trabajadores quedaron fijos, mientras el costo de la vida subía. Incluso, la necesidad económica obligó a algunos escribientes a emplearse como estibadores de pacas de henequén, los cuales rememoraban con nostalgia los tiempos de bonanza comercial:

*...antes, en los muelles de Progreso ganaba cada hombre lo que quería; sucedía que a veces por medio día se pagaban \$5.00 a cada trabajador. Hoy, aquello esta sin tráfico y como muerto<sup>180</sup>.*

Por otra parte, cabe señalar que la “semana inglesa” significó para los obreros un medio viable de conseguir horas extras, pues en base a la ley del trabajo aprobada se estableció que los sueldos de los trabajadores que laboraban los sábados en la tarde debería ser el doble. En este sentido, la Cámara Agrícola acusó a los obreros del puerto de preferir laborar los sábados para obtener remuneraciones extras. De hecho, el 40% del trabajo se realizaba en horas extra, lo cual representó encarecimiento del trabajo con un recargo del 100 % sobre las horas normales<sup>181</sup>.

Por otro lado, los accidentes de trabajo eran parte de la vida cotidiana del obrero portuario. Los percances sucedían normalmente en las bodegas y muelles, los cuales podían ser desde problemas respiratorios causados por la humedad de las bodegas hasta lesiones por la caída de algún producto pesado, tal y como lo ilustra la siguiente nota:

---

<sup>180</sup> *El Mundo*, México, tomo VII, núm.1080, 4 de octubre de 1899.

<sup>181</sup> AGN. Ramo: Departamento el Trabajo. Caja 216. Expediente 16. Asunto: pide se establezca trabajo libre en el Puerto de Progreso; envía copia de las tarifas que rigen sobre el henequén, 1921 f 68.

*Ayer en la mañana, en momentos en que se encontraba trabajando en el muelle fiscal el jornalero José Romero, de la Liga de Trabajadores Terrestres, se le cayó encima un saco de azúcar causándole una fuerte contusión en una pierna. Fue conducido a la botica del Lic. Laureano Pérez Heredia, donde fue atendido por el doctor Celestino Rodríguez<sup>182</sup>.*

Por lo regular, las Casas Comisionistas reportaban cinco obreros accidentados<sup>183</sup> a la semana, lo cual representó un gasto aproximado de \$400 semanales. Cuando se presentaba algún accidente, el pago corría a cuenta de las Casas Comisionistas, las cuales muchas veces acusaban al obrero de agravar las “menores lesiones” con el objeto de evitar su asistencia al trabajo. Así, se dio el caso de obreros que por un leve accidente se retiraban del trabajo, obligando a las casas comerciales a pagar sus jornales, atención médica y medicinas. Incluso, las casas comerciales argumentaban que en algunas ocasiones los obreros se quejaban falsamente de tener dolores internos, como lo ilustra la siguiente cita:

*... como no pueden ser vistos sus “dolores internos”, les sirve de pretexto para vivir sin trabajar y premeditadamente se dan de alta los sábados para no laborar durante toda la semana<sup>184</sup>.*

La forma de contrato durante la Revolución, fue similar a la del Porfiriato, pues se efectuaba a través de capataces enviados por la misma compañía naviera. Sin embargo, en la Revolución los capataces y la compañía se sujetaron a lo establecido en la Ley del

---

<sup>182</sup> “Vida Social del Puerto.” *La Voz de la Revolución*. 14 de marzo de 1918.

<sup>183</sup> Los trabajadores de muelles y bodegas eran hombres, ya que este tipo de labores era pesado.

<sup>184</sup> AGN. Ramo: Departamento el Trabajo. Caja 216. Expediente 16. El secretario particular del presidente de la República remite un secretario de los obreros de la agrupación La palanca del progreso... f 68).

Trabajo y posteriormente al artículo 123. La contratación, era objeto de controversia continua, por ejemplo, en 1921 (cuando había poco trabajo), los capataces mostraron cierta preferencia a determinadas “barcadas”, situación que perjudicaba a los demás obreros que también tenían necesidad de trabajar. Por ello, a fines de 1920 los alijadores de las ligas buscaron un mejoramiento salarial a través de un aparente sistema de “enrolamiento”, para que nadie se quedara sin trabajo<sup>185</sup> y de esa forma romper con el viejo sistema de contratación y paga.

Pese a las dificultades que enfrentaban los obreros marítimos en los inicios del siglo XX, que impedían principalmente una estabilidad en las condiciones salariales, éstos al igual que el resto de los obreros de Yucatán, llegaron a integrar su propio gremio en 1911. Así, se constituyó el: “Gremio de Plataformeros y Socorros Mutuos,” dirigida por Roque Torres Quintanilla.

El “Gremio de Plataformeros”, tenía la función de proteger a sus miembros ante cualquier problema que afrontaran, como se hizo efectivo en el caso del cubano Quintilio Pérez. Este trabajador, había sido acusado de escandalizar en la plaza de Progreso en un disturbio ocurrido el 12 de mayo de 1911. En dicha revuelta, Pérez se encontraba en estado de ebriedad, por lo que las autoridades progresañas lo detuvieron y presentaron en la comandancia de la policía con la intención de enviarlo a Mérida para que fuera sentenciado por las autoridades del estado.

Por su condición de extranjero, la deportación era evidente. Sin embargo, el Gremio de Plataformeros al que pertenecía (a través de las autoridades progresañas),

---

<sup>185</sup> AGN. Ramo: Departamento del Trabajo. Caja 215. Expediente 13. Asunto: El Sr. R. C. Burns. Comunica que la Agencia que representa tiene noticia de que la UNIÓN DE ESTIBADORES DEL PUERTO DE PROGRESO, pretende declararse en huelga. 1920, f 24-25.

enviaron al gobernador del estado un informe de los hechos ocurridos. En la petición, el gremio demandó que la pena no fuera tan severa para el extranjero:

*...por encontrarse en estado de ebriedad, ha desconocido sus acciones, pero Quintilio Pérez no incurre en lo absoluto en una causa que motive un delito para que se aplique la expulsión, lo único que el gremio exige es que la sentencia determinada por las autoridades estatales no sea tan dura y que sólo sea castigado conforme a la ley por el delito de escandalizar<sup>186</sup>.*

Posteriormente, los miembros del “Gremio de Plataformeros” recolectaron sus firmas y lograron que la sanción se redujese a una multa que concedió la permanencia del cubano en el estado y continuó trabajando como plataformero en la ciudad de Progreso<sup>187</sup>. Por otra parte, la tendencia de asociación obrera motivó a los pequeños gremios del puerto a participar en las actividades del “Gremio de Plataformeros” y de esa forma compartieron las actividades laborales y también las recreativas y culturales.

Por ejemplo, a partir de la fundación del puerto, cada año se realizaban fiestas en honor al patrón de los navegantes, “San Pedro González Telmo,” período en el cual las asociaciones mencionadas tenían una participación muy activa. La festividad iniciaba el 14 de abril, enmarcada en rezos, bailes, corridas de toros y juegos. De hecho, el 29 del mismo mes le correspondía al “Gremio de Plataformeros” hacer “su entrada” a la iglesia con rezos en la tarde, y por la noche deleitaban a la sociedad con el “bronceo”, que era la

---

<sup>186</sup> AGEY. Fondo Poder Ejecutivo. Caja 725. Sección gobernación. Series Correspondencia oficial, peticiones. 1911.

<sup>187</sup> Durante el movimiento antihuertista en Progreso, el cual dirigió Lino Muñoz Noriega, el cubano Quintilio Pérez participó como encargado de agitar a la gente de la costa (Aguilar, Rómulo, 1953).

quema de fuegos artificiales y el disparo de armas de fuego, dicha participación terminaba al día siguiente.

Los plataformeros, tuvieron una participación activa en los aspectos sociales, culturales y deportivos, por ejemplo, en carnavales y dada la bonanza de la agrupación, trajeron orquestas femeninas de Cuba para amenizar los bailes. Entre los plataformeros figuraban pintorescos personajes, tales como: el negrito “Maxin”, que era el principal animador de las fiestas. Asimismo, la agrupación de plataformeros costeara equipos de béisbol, fútbol, actos sociales, culturales y artísticos, de tal manera que además de su local social, tenían otro espacio destinado para actividades recreativas<sup>188</sup>.

Para 1915, el “Gremio de plataformeros” se convirtió en sindicato e incluso manejó su propia cooperativa, con lo cual quedaba vigente que los trabajadores agrupados contaron con una estabilidad y seguridad laboral que por supuesto no tenían los demás trabajadores del puerto conocidos como “mozos de ocasión”.

### **3.2.2. La estructura obrera marítima**

La labor cotidiana del obrero marítimo, estaba condicionada por las características propias del tipo de trabajo que realizaba y por las coyunturas económicas<sup>189</sup>. A pesar de que durante la Revolución (y sobre todo en el período alvaradista), los obreros lograron significativos avances en materia de reivindicación laboral (como inhabilitar leyes y costumbres<sup>190</sup> implantadas desde el Porfiriato), era poco el tiempo libre que les quedaba para convivir con su familia. El comercio, era el principal negocio en Progreso, por lo

---

<sup>188</sup> “Las plataformas, las mulitas... y una historia.” *Novedades*. 26 de agosto de 1976.

<sup>189</sup> Por ejemplo, las crisis de 1920 y 1929 que de una u otra manera afectaron la estructura laboral pero también hubo momentos en que hubo exceso de trabajo.

<sup>190</sup> En concreto, se había eliminado la jornada laboral que antes constaba de 12 a 14 horas de trabajo; a partir de ahora, la jornada laboral se fijaría en 8 horas efectivas al día.



tanto, los obreros relacionados directamente con la comercialización fueron los más demandados y mejor remunerados.

De manera general, los obreros marítimos cubrían diversas funciones y por ello se “especializaban” por grupos de acuerdo a las áreas donde se desempeñaban (Figura 4)<sup>191</sup>. Los llamados obreros “terrestres”, se estructuraban de la siguiente forma:

- a) Los que manejaban toda clase de mercancías.
- b) Los dedicados exclusivamente al manejo del henequén.

Con base en lo referido, los “terrestres” se desempeñaban en el manejo total de la mercancía que entraba y salía del puerto, por consiguiente se desenvolvían en la conducción de productos tanto de los almacenes de la aduana, como de las casas comisionistas y ferrocarriles. Las tarifas salariales de los “terrestres” eran al “destajo”, con buenos ingresos salariales conseguidos a partir de la huelga de 1918 pues no solo lograron un aumento del 50%, también subdividieron el cobro de su trabajo en 3 o 4 partes recibiendo un pago particular por cada actividad, cuando antes recibían un solo pago por todo<sup>192</sup>.

Los obreros “terrestres”, cobraban un salario específico de acuerdo a cada una de las tareas que cotidianamente desempeñaban, las cuales se citan a continuación:

- a) “Acarreos”. Actividad relativa a la conducción de las mercancías del lugar de su descarga al de su estiba y cobraban según el peso y distancia.

---

<sup>191</sup> AGN. Ramo Departamento del Trabajo. Caja 918. 4 Expediente. Asunto: Estadística-Asociaciones obreras de Yucatán. 1925.

<sup>192</sup> “Reseña histórica de la Unión de Henequeneros Mártires de Chicago.” *La Defensa del Obrero* (Órgano de la Federación Obrera de Progreso), 1 de marzo de 1923, p 34. AGN. Ramo: Departamento el Trabajo. Caja 216. Expediente 16. El secretario particular del presidente de la República remite un secretario de los obreros de la agrupación La palanca del progreso... f 66

- b) “Sobre remotes”. Actividad que se requería cuando las estibas de mercancías se pasaban de cierta altura, o de la llamada estiba natural, que consistía en la estiba hasta de nueve sacos de alto y en cajería hasta metro y medio de ancho.
- c) “Bajar de remonte” y “sobre remonte”. Actividad relativa a la “bajada” de mercancía para su embarque u otro manejo, pagando además los acarretos, pesaduras, cargaduras, etc. (el pago de esta labor, estaba comprendido antes como “cargadura de mercancías”).
- d) “Clasificación de Mercancías”. Labor relativa a la toma de las mercancías de las “plataformitas” y su colocación en estibas correspondientes, por lo cual los obreros cobraban además la descarga de la plataforma, los acarretos, estibas, remonte etc.

Cabe recalcar, que cuando el material manipulado era frágil los obreros cobraban un “extra”. También había ocasiones en que tenían que descargar y transportar material pesado cuando las condiciones operativas del puerto eran insuficientes por la incipiente maquinaria de los muelles<sup>193</sup>. Fue tal la importancia de los obreros “terrestres” en el manejo de las mercancías, que los contratos celebrados con las Casas Comisionistas tenían carácter “obligatorio” de pago a los miembros de la liga, sin importar si por alguna razón no se efectuaban las labores correspondientes<sup>194</sup>.

Por su parte, el manejo del henequén les correspondió a los obreros agrupados en la “Unión de trabajadores henequeneros Mártires de Chicago.” Su trabajo consistía en

---

<sup>193</sup> Por ejemplo, el 12 de noviembre de 1923, llegó en el vapor norteamericano “Raha” una aplanadora tipo “rafaelita”, para los trabajos de construcción de la nueva carretera Mérida-Progreso.

<sup>194</sup> AGN. Ramo: Departamento el Trabajo. Caja 216. Expediente 16. El secretario particular del presidente de la República remite un secretario de los obreros de la agrupación La palanca del progreso... f 66-67

descargar las pacas de henequén que llegaban de los carros de los ferrocarriles para su estiba en los almacenes de depósito, para luego cargarlas y depositarlas en las plataformas para su exportación. Los “henequeneros”, se organizaban en cuadrillas para desempeñar su labor, por ejemplo, para el trabajo de bodega se conformaba una cuadrilla de 30 hombres que manipulaban hasta 1,000 pacas en una jornada de 8 horas diarias<sup>195</sup>.

La estiba de las pacas de henequén en los almacenes, era hecho con la ayuda de cables portátiles tirados por mulas<sup>196</sup> que podían estibar hasta 8 pacas. Para clasificar el henequén y dejarlo listo para su exportación, entraba en función otro grupo de trabajadores, los “contramarcadores”<sup>197</sup> y sastres<sup>198</sup>. Por otro lado, para transportar todo tipo de mercancía de los almacenes hasta el borde del muelle o viceversa, era necesario el trabajo de los “plataformeros”, quienes se encargaron de conducirla por medio de plataformas. Estas plataformas eran hechas de madera y hierro, unidas a un sistema *d’cauville* (rieles), que facilitaban el arrastre del peso, las cuales eran tiradas por mulas<sup>199</sup>.

La forma establecida para efectuar los trabajos de los plataformeros durante la Revolución, era a través del sistema de “enrolamiento”, es decir, las Casas Comisionistas tenían que compartir su material de transporte para llevar a cabo sus labores de arrastre de mercancías. Cabe señalar que durante el Porfiriato, cada casa

---

<sup>195</sup> La Cámara Agrícola, acusaba frecuentemente a los trabajadores de alentar el trabajo diurno para generar horas laborales nocturnas que les propiciaran mayores ganancias.

<sup>196</sup> Estas mulas, eran proporcionadas por las Casas Comisionistas, siendo ellos mismos quienes se encargaban de su manutención.

<sup>197</sup> Estos contramarcaban las pacas.

<sup>198</sup> Estos recosturaban las saquerías de mercancías (AGN. Ramo: Departamento del Trabajo. 4 expediente. Asunto: Estadística-asociaciones obreras de Yucatán, 1925, f 14).

<sup>199</sup> AGN. Ramo: Departamento el Trabajo. Caja 216. Expediente 16. Asunto: El secretario particular del presidente de la República remite un secretario de los obreros de la agrupación La palanca del progreso... f 64

comercial y compañía manejaba sus propios animales y material de carga, lo cual produjo el desgaste de las mulas y del material rodante. Este problema, se debió a que tanto las mulas como el material rodante eran manejados indistintamente por todos los plataformeros<sup>200</sup>.

Progreso, carecía de suficientes vías, almacenes y líneas de escape para descongestionar las principales entradas y salidas en los muelles, lo cual fue una situación que propició el sistema de enrolamiento en el puerto. No obstante, a pesar de que con el sistema de enrolamiento las Casas Comisionistas (al combinar sus recursos de arrastre), aligeraron el paso de las mercancías al muelle, estas decidieron suprimir el trabajo por enrolamiento a mediados de 1920. Así, las casas comisionistas como dueñas del material rodante y mular, establecieron lineamientos específicos:

- a) Cada empresa deberá utilizar para sus respectivos trabajos únicamente sus elementos y recursos propios.
- b) En adelante, todas las mulas serán sacadas a trabajar por riguroso turno, para cuyo efecto se llevara una lista diaria de los animales que trabajan.
- c) Una vez terminadas las labores de cada empresa, las mulas de su propiedad deberán ser conducidas inmediatamente a su corral (esto se

---

<sup>200</sup> Por lo tanto, cuando le tocaba el turno a los plataformeros se negaban a sacar algunas mulas pues decían “ya no sirven” y sacaban otras que eran utilizadas diariamente (AGN. Ramo: Departamento el Trabajo. Caja 994. Expediente 3. Asunto: Dificultades entre las Cías. Maritima y Comercial, Comisionistas y Sres. Montes, Lejaune y Cías, y la Unión de Plataformeros, de Progreso, Yuc. 1926, f 55-56).

hizo con el fin de evitar que las mulas sean utilizadas para trabajos ajenos a la asociación que pertenecen)<sup>201</sup>.

Dentro de los plataformeros, había un grupo complementario: los “cambieros”, que eran hijos de los plataformeros cuyas ganancias eran menores y adicionales. Los “cambieros”, se ocupaban de hacer el cambio de las líneas y sustituir de vez en cuando a los socios en el manejo de las plataformas.

Por otra parte, el cobro del transporte dependía del peso de la carga, que antes de ser conducida era pesada en la báscula fiscal. Generalmente, una cuadrilla de 18 hombres podía mover cómodamente en 8 horas hábiles diurnas un volumen de 3,500 pacas de henequén<sup>202</sup>. Una vez que la mercancía llegaba al muelle, entraban en acción los obreros “estibadores” llamados también “marítimos”<sup>203</sup>, los cuales cargaban y distribuían el peso de las mercancías en los barcos. Para tal fin, los “estibadores” formaban cuadrillas cuyo número iba de acuerdo al requerimiento del trabajo.

Generalmente, se formaban cuadrillas de 16 hombres divididos en tres clases, quedando de la siguiente forma:

- a) 8 hombres en la parte baja del buque (en las bodegas).
- b) 4 hombres en la cubierta.
- c) 4 hombres en el muelle (que eran los que recibían la mercancía)<sup>204</sup>.

---

<sup>201</sup> AGN. Ramo: Departamento el Trabajo. Caja 994. Expediente 3. Asunto: Dificultades entre las Cías. Marítima y Comercial, Comisionistas y Sres. Montes, Lejaune y Cías, y la Unión de Plataformeros, de Progreso, Yuc. 1926, f 57-59

<sup>202</sup> AGN. Ramo: Departamento el Trabajo. Caja 216. Expediente 16. El secretario particular del presidente de la República remite un secretario de los obreros de la agrupación La palanca del progreso... f 64

<sup>203</sup> En Tampico, a diferencia del puerto de Progreso, los términos “estibadores” y “alijadores”, eran usados indistintamente para hacer referencia a cualquier tipo de trabajadores que se desempeñaban en el muelle y lanchones (Adleson, 1982).

<sup>204</sup> Entrevista realizada a Vicente Crespo (ex trabajador marítimo) Miércoles 3 de febrero 2010, Progreso.

Cuando los buques no podían arribar a los muelles debido a su gran calado (mayor a los 1,000 y 1,200 toneladas de porte), las compañías requerían la labor de los alijadores, quienes se encargaban de desembarcar y transportar por medio de botes de vela o de vapor la mercancía. Los botes de alijo, eran propiedad de las casas comerciales y su tamaño oscilaba entre los 10 metros de largo y 5 de ancho, siendo en su mayoría de vela, salvo algunos casos como la compañía “Ward Line” que contaba con sus propias lanchas de vapor. La capacidad de carga de las embarcaciones de alijo, variaba entre 50 y 130 toneladas, con cabida para 400 pacas de henequén; aunque cabe señalar que eran construidas para soportar hasta 80 toneladas de carga.

El salario de los alijadores era pagado por los dueños de los botes y el precio del jornal dependía del tamaño de este y no del peso ni de la cantidad de carga conducida, es decir, si una barca diseñada para 100 toneladas transportaba una carga de 50 toneladas, la casa comercial tenía que pagarles el otro 50%. El tipo de trabajo era “al destajo”, dado que las diferentes canoas se turnaban cada vez que arribaban los buques, y cuando no les tocaba trabajar, los alijadores tenían que encargarse del cuidado de las embarcaciones.

El número de tripulantes de un bote eran 6 y todos estibaban la carga para ser transportada, aunque dos se encargaban principalmente de la “velada”. Cuando la carga era grande, los alijadores debían hacer dos “barcadas”, es decir, completar la labor en dos días. Entre las agrupaciones obreras dedicadas al alijo, estaban la: “Liga de lancheros” y la veterana “Liga de Alijadores”<sup>205</sup>.

---

<sup>205</sup> AGN. Ramo: Departamento el Trabajo. Caja 216. Expediente 16. El secretario particular del presidente de la República remite un secretario de los obreros de la agrupación La palanca del progreso... f 64. Entrevista realizada a Eladio Casanova. 6 de febrero 2010. Progreso, Yuc.

El trabajo del alijo, aumentó a finales del siglo XIX, pues la ampliación del comercio y las prerrogativas que recibían algunas compañías navieras provocaron una escasez de canoas para los buques. Para entonces, la cantidad de buques rebasó la capacidad de los muelles y muchos se quedaban varados, dicha situación provocó recargos en los costos de los fletes, retrasos en los itinerarios y pérdida cuando la carga eran productos perecederos, a lo cual también contribuyó el clima de la Península de Yucatán.

Con base en lo referido, las compañías navieras buscaron solucionar este problema y comenzaron a construir sus propios botes. Por ejemplo, en 1881 la empresa Ibarra y Cía., mandó construir una lancha de vapor destinada para las operaciones de los barcos que fondeaban en bahía; siete años después ya se disponía de una flotilla de lanchas alijadoras con capacidad para 5,000 toneladas o 10, 000 pacas de henequén, lo cual produjo precios bajos<sup>206</sup>. Ante la disminución de los precios, algunos capitanes de barcos preferían pagar a las alijadoras que hacer operaciones en los muelles (Macías Zapata, 2002).

Para fines del siglo XIX, el trabajo de los alijadores era tan demandante que hasta los domingos eran requeridos. En ese sentido, y en virtud de mejorar las maniobras del alijo, el gobierno otorgó a ciertas compañías<sup>207</sup> algunos privilegios, pues aun cuando en ninguna aduana se permitía realizar operaciones los domingos, en la de Progreso se autorizó sólo en casos “extraordinarios”. Igualmente, cuando la descarga se realizaba a largas distancias de la costa, se les concedió a las compañías navieras el permiso

---

<sup>206</sup> A 1 peso la tonelada de mercancías, \$2 el millar de pies de madera y .15 centavos la paca de henequén.

<sup>207</sup> Una de las compañías beneficiadas fue la “Ward Line”, debido a que su itinerario contemplaba los sábados como el día de arribo de sus naves.

dominical de utilizar las lanchas alijadoras, pues debido a que sus embarcaciones eran de gran calado y carecían de cubiertas, las mercancías transportadas corrían el riesgo de estropearse por las inclemencias del tiempo. En consecuencia, para evitar pérdidas los alijadores laboraban los domingos hasta el mediodía, cuestión que como se había mencionado, les redujo su tiempo libre dado que la necesidad de trabajar era apremiante para los alijadores y necesaria para la compañía contratante (Ibídem).

Por otro lado, toda la mercancía (incluyendo el henequén), que manejaban las diferentes agrupaciones portuarias tenía que pasar por un control que permitiera su registro. Este trabajo le correspondía a la: “Liga de Checadores”, que se ocupó de registrar en los muelles y vapores los productos que entraban y salían, de esta manera era costumbre que los “checadores” se reunieran en los muelles cada vez que zarpaba una embarcación con el objetivo de desempeñar su labor. Así, a través de la “tarja”, los checadores se encargaban de verificar y constatar que la mercancía que constaba en los manifiestos entregados por las compañías navieras era físicamente embarcada y desembarcada de las naves.

A diferencia de los otros obreros portuarios contratados, los “checadores” no eran “escogidos” por las Casas Comisionistas, pues la misma “Liga de Checadores” era la encargada de nombrar a sus representantes. Para justificar su autonombramiento, los “checadores” alegaban que si bien su trabajo no requería de conocimientos especiales si era necesaria su experiencia, y por lo tanto, no cualquiera podía sustituirlos y sólo ellos podían garantizar un buen trabajo. Es importante señalar, que las controversias entre “checadores” y compañías navieras era recurrente, por ejemplo, al ser ellos mismos quienes nombraban a sus trabajadores, las compañías navieras acusaban a estos de colocar gente inexperta.



Por otro parte, cuando la mercancía era de exportación, además de verificarse por los “checadores” tenía que pasar por los trabajadores aduanales, quienes se encargaban de desempacarla para su despacho aduanal. En caso de que algún miembro aduanal robara mercancía, la administración aduanal debía reportar el delito ante las autoridades para que fuera castigado con la suspensión de sus derechos o expulsión de la liga<sup>208</sup>.

En ese sentido, para evitar la pérdida de productos se estableció la vigilancia de la mercancía en trayecto, labor que requería a los trabajadores miembros de la: “Unión de Veladores y Vigilantes”, contratados por los Agentes Aduanales. Para tal faena, la Agencia Aduanal acostumbraba enviar un muchacho que venía sobre la “plataformita”, para vigilar que la carga no se cayera o quedase uno o más bultos en el trayecto por alguna mala estiba o trepidación. Sin embargo, dicha “escolta” (que venía efectuándose desde que se fundó la agrupación de vigilantes), fue suprimida en 1926 por el patrón, con la finalidad de evitar pagar la tarifa salarial correspondiente.

Como era de esperarse, la supresión de la mencionada labor de vigilancia causó molestia a la “Unión de Veladores y Vigilantes” que tras celebrar una junta con los patrones, se les hizo ver que no se les podía obligar (a los patrones) a establecer la vigilancia en trayecto y solo podían exigir que el servicio de vigilancia sea cubierto por sus miembros<sup>209</sup>. Así, este servicio se utilizaría sólo cuando los patrones lo solicitaran, pues la función de esta labor era únicamente para facilitar cualquier duda sobre el número exacto de la carga de la plataformita, como argumentaban algunos patrones:

---

<sup>208</sup> *Ibidem*. AGN. Ramo: Departamento del Trabajo. 4 expediente. Asunto: Estadística-asociaciones obreras de Yucatán, 1925, f 26 y 28

<sup>209</sup> AGN. Ramo: Departamento del Trabajo. Caja 994. Expediente 3. Asunto: Vigilancia de mercancía en trayecto, 1926, f 204-206.

*Es una tarea que bien puede ser cubierta por los checadores, quienes al costado del buque entregan al plataformero una papeleta en la cual se contabiliza la mercancía y se entrega la carga junto con la papeleta<sup>210</sup>.*

Pese al descontento de la “Unión de Vigilantes” por las medidas tomadas, para dar continuidad a la vigilancia en trayecto y evitar pagar por ello, los patrones permitieron que los jóvenes aprendices cubrieran tal labor para que adquirieran experiencia del trabajo portuario<sup>211</sup>. De esta manera, la liga de Veladores se responsabilizó de la labor de vigilancia nocturna de las bodegas y mercancías almacenadas, pero cuando la carga se quedaba estacionada en los dominios fiscales (mientras se removía el día siguiente), la vigilancia que custodiaba esta mercancía comenzó a tener problemas con la Aduana Marítima.

Con base en lo referido, de acuerdo con lo establecido por la misma Administración Aduanal, en 1926, se prohibió la intervención de civiles en operaciones de vigilancia dentro de la zona fiscal, pues esta tarea les correspondía exclusivamente a los empleados federales. De acuerdo a lo mencionado, la Liga de Veladores (a través de la Federación Obrera de Progreso), sostuvo pláticas con el administrador de la aduana en presencia de las autoridades federales, reunión en la que se acordó la intervención regulada de los vigilantes en el área fiscal, que abarcaba los muelles y plazuelas de la aduana marítima<sup>212</sup>.

---

<sup>210</sup> AGN. Ramo: Departamento del Trabajo. Caja 994. Expediente 3. Asunto: Vigilancia de Mercancía en Trayecto, 1926, f 204-206.

<sup>211</sup> *Ibíd.*

<sup>212</sup> AGN. Ramo: Departamento del Trabajo. Caja 994. Expediente 3. Asunto: vigilancia de mercancías en dominios fiscales, 1926, f 217-218

Otra agrupación menor, vinculada indirectamente con el trabajo marítimo y que fue fundamental en la vida obrera de Progreso, fue la de los “carretilleros”. La veterana agrupación de “carretilleros”, se encargaba del transporte de mercancías al interior del puerto por medio de carretas movidas por bestias. Estos obreros, comenzaron a operar desde el gobierno prealvaradista, donde cabe señalar que las autoridades locales no les apoyaban en cuanto a los requerimientos mínimos que demandaban para ejercer su tarea, por ejemplo, no se les construyeron ramblas en la bocacalles donde cruzaban las rieles, pese a que lo solicitaron en muchas ocasiones.

La asociación de “carretilleros”, demostró desde temprano solidaridad con sus compañeros portuarios de clase, pues en 1913 no solo se unieron a la huelga sino también transportaron productos para abastecer a los obreros progreseños y evitar que estos sufrieran los embates provocados por el paro laboral<sup>213</sup>. Durante el alvaradismo, los “carretilleros” alcanzaron status jurídico y contribuyeron en el desarrollo de la ciudad-puerto de Progreso, haciéndose responsables del acarreo de 3,000 piedras para la construcción del mercado público. Cabe señalar que en 1918, el desempeño laboral de los “carretilleros” se vio obstaculizado por un grupo que pretendió el monopolio del trabajo, lo cual provocó la separación de sus miembros temporalmente pero al final se llegó a un acuerdo y la asociación carretillera se fortaleció, e incluso se creó una cooperativa de granos en beneficio de sus asociados<sup>214</sup>.

---

<sup>213</sup> “Historia breve de la liga de “carretilleros”. *La Defensa del Obrero* (Órgano de la Federación Obrera de Progreso), 1 de marzo de 1923, p 19-20.

<sup>214</sup> *Ibíd.*

### 3.2.3. Inserción de fuerza laboral no marítima a la estructura obrera de Progreso

El crecimiento del puerto, alimentó el surgimiento de otros grupos obreros no vinculados a la dinámica laboral de los muelles, ocupados principalmente en la producción, mantenimiento de la ciudad-puerto y servicio profesional. Estos eran albañiles, carpinteros, herreros, electricistas, tranvieron, peluqueros, panaderos, entre otros, que también se afiliaron a la Federación Obrera de Progreso, o en su caso, al partido oficial (Partido Socialista del Sureste).

Para ilustrar la demanda existente de obreros no marítimos, en 1917 se estableció la “Compañía de Fomento del Sureste de México”, junto con una estación de almacenamiento de petróleo, lo cual requirió el servicio de mecánicos, herreros, bombecedores y embazadores de petróleo. De tal manera, esta compañía absorbió a un grupo de trabajadores agrupados en la “Unión de Herreros, Mecánicos y Electricistas”, pero a mediados de 1930, ante los cambios administrativos y de gobierno, la “Compañía de Fomento del Sureste de México”, comenzó a afrontar problemas de contratación<sup>215</sup>. De hecho, cambió su nombre a “Compañía Terminal de Petróleo S. A.” y más tarde a “Compañía de Petróleo de Yucatán S.A.”, con una nueva administración, la cual estuvo a cargo del inglés Frederick Blake.

Sin embargo, los problemas continuaron para esta agrupación ya que el gobierno ordenó a la Federación Obrera de Progreso quitarles la exclusividad de trabajo a los miembros de la “Unión”, para dar preferencia a los miembros del Partido oficial. De esta forma, en busca de un mayor número de trabajadores, la “Compañía de Petróleo de Yucatán S.A.”, aceptó a los obreros de la “Liga de Resistencia Francisco I. Madero”,

---

<sup>215</sup> AGN. Ramo: Departamento del Trabajo. Caja 994. Expediente 3. Asunto: Se informa sobre dificultades con la Compañía de Petróleo de Yucatán, 1926, f 286.

adscrita a la “Liga Central de Resistencia del Partido Socialista del Sureste”. Esta contratación de miembros ajenos a la “Unión de Herreros, Mecánicos y Electricistas”, perteneciente a la Federación Obrera del puerto, causó el descontento de esta con la Compañía de Petróleo, ante lo cual se acordó elaborar un contrato de trabajo entre ambas partes para solucionar el problema<sup>216</sup>.

El hecho de restarle fuerza a las ligas afiliadas a la Federación Obrera del puerto, era una constante por parte del gobierno que se venía dando desde tiempo atrás. Es decir, desde su conformación como agrupación laboral, los miembros de la “Unión de Herreros, Mecánicos y Electricistas”, habían sido víctimas de atropellos<sup>217</sup>. Por ejemplo, cuando se les prohibió maniobrar los autos importados que llegaban al puerto, asignando dicha tarea a los miembros de la “Liga de Choferes”, fundada por el gobierno estatal y afiliado a la liga de resistencia<sup>218</sup>.

No obstante, los miembros de la “Unión de Mecánicos, Herreros y Electricistas”, defendieron sus derechos laborales y consiguieron el permiso para seguir trabajando. Sin embargo, las labores de la Unión volvieron a ser impedidas y se repitieron los atropellos a sus derechos laborales. Por tanto, los agremiados de la Unión se quejaron con el presidente de la república, a través de la Federación Obrera de Progreso. En consecuencia, el gobierno municipal negó las acusaciones, aunque los hechos eran plenamente constatables y conocidos por la población porteña, y a pesar de que la

---

<sup>216</sup> AGN. Ramo: Departamento del Trabajo. Caja 994. Expediente 3. Asunto: Se informa sobre dificultades con la Compañía de Petróleo de Yucatán, 1926, f 287 y 288

<sup>217</sup> El atropello consistió en que luego de que la Unión pagó a la tesorería municipal las contribuciones correspondientes para desempeñar la conducción de los automóviles a Mérida, bajo las órdenes del presidente municipal fueron detenidos por la policía progresa. Por su parte las autoridades del puerto alegaron que la conducción de estos automóviles le correspondía a la recién creada Liga de Chóferes.

<sup>218</sup> AGN. Ramo: Departamento del Trabajo. Caja 994. Expediente 3. Asunto: La Federación Obrera de Progreso, a todos los trabajadores del país. 1926, f 24-25.

Federación Obrera del puerto gestionó una resolución a favor de la “Unión de Mecánicos, Herreros y Electricistas”, el fallo benefició a la recién creada Liga de Choferes<sup>219</sup>.

Mas tarde, el contexto posrevolucionario alentó el surgimiento de nuevas agrupaciones laborales que poco a poco se fueron afiliando a la Federación Obrera de Progreso; tal fue el caso de la naciente organización: “Acarreadores de Ganado de Progreso”, que entró en disputa con la veterana “Unión de Trabajadores Terrestres Piedad Luna”<sup>220</sup>. Ante esta situación y debido a los constantes problemas internos entre las antiguas y nuevas asociaciones afiliadas, la Federación Obrera solicitó la intervención de la Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo para resolver las discrepancias.

El inspector de la Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo, Álvaro Arzamendí, propuso que las agrupaciones obreras se limitaran a cumplir la función para la cual habían sido creadas. Así, los “acarreadores” se encargarían de conducir al ganado que se descargaba del vapor o canoa al corral de los ferrocarriles (o corrales particulares), y rastro; también se ocuparían de arriarlo de Progreso a Mérida. Por su parte, la agrupación de trabajadores “terrestres”, se dedicaría a su “cargadura” hasta los carros (también llamadas “periqueras”) de los ferrocarriles.

---

<sup>219</sup> AGN. Ramo: Departamento del Trabajo. Caja 994. Expediente 3. Asunto: La Federación Obrera de Progreso, a todos los trabajadores del país. 1926, f 26-28

<sup>220</sup> La causa del conflicto, fue que la Federación Obrera de Progreso hizo caso omiso a las protestas de los Terrestres, que alegaban que al integrar a los Acarreadores de ganado se les restaría parte de su trabajo. A pesar de que se intentó dividir el porcentaje del trabajo la inconformidad de ambas partes permitió que continuara la discusión (AGN. Ramo Departamento del Trabajo. Caja 994. Expediente 3. Asunto: Se informa sobre las dificultades entre la Unión de Trabajadores Terrestres “Piedad Luna” y la de Acarreadores de Ganado de Progreso, Yuc, 1926, f 75-76).

Frente a la lentitud de la Federación Obrera para resolver dichos conflictos internos y de las constantes presiones de los agremiados de la “Piedad Luna”, la CROM aconsejó a los “acarreadores” acudir al Tribunal de arbitraje, pero estos se limitaron a acatar las nuevas disposiciones<sup>221</sup> dictaminadas por la Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo. Posteriormente, la Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo emitió un fallo en el cual fijaba su postura: el problema existente entre la “Piedad Luna”, los “acarreadores” y la Federación Obrera de Progreso, debía ser resuelto de forma interna y sin intervenciones.

La “Piedad Luna” se negó desde un principio a acceder a un acuerdo, sin embargo, la insistencia de la Federación Obrera de resolver estos asuntos internos y la visita del representante de la CROM, Samuel Yúdico, incentivaron a llegar a una solución definitiva. Así, en 1926, el manejo del ganado quedó de la siguiente manera:

*La Unión de Acarreadores de Ganado, hará la acarreadura del ganado vacuno, mular, lanar y caballar, y la Unión de Trabajadores Terrestres “Piedad Luna”, hará la cargadura del mismo<sup>222</sup>.*

Así, fue como las labores del acarreo y cargadura de ganado en el puerto se regularizaron, bajo la supervisión y apoyo de la Federación Obrera de Progreso que facilitó el transporte del ganado y repartió el trabajo en ambas agrupaciones. Asimismo, se arregló que cuando no hubiese “periqueras” disponibles para transportar el ganado, la

---

<sup>221</sup> AGN. Ramo: Departamento del Trabajo. Caja 994. Expediente 3. Asunto: Se informa sobre las dificultades entre la Unión de Trabajadores Terrestres “Piedad Luna” y la de Acarreadores de Ganado de Progreso, Yuc, 1926, f 76-77

<sup>222</sup> AGN. Ramo: Departamento del Trabajo. Caja 994. Expediente 3. Asunto: Dificultades entre la Unión de Trabajadores Terrestres y la de Acarreadores de Ganado, de Progreso, 1926, f 224-226

Federación autorizaba a la organización “Acarreadores de Ganado”, el acarreo a pie a cualquier punto del estado<sup>223</sup>.

Por otro lado, los comerciantes que buscaron aligerar el transporte de las mercancías entre Mérida y Progreso, fundaron corporaciones de autos-camiones que dieron empleos a gente del puerto, como la: “Empresa Erosa”. Esta empresa transportista, brindó servicios al comercio y público en general de Progreso, y también se encargaba de entregar todos los bultos que recibía en Mérida<sup>224</sup>.

A mediados de la tercera década del siglo XX, surgieron otros grupos obreros que enriquecieron y complejizaron la estructura laboral de Progreso. Para entonces, las asociaciones obreras del puerto enfrentarían una época poco alentadora ya que el gobierno, apoyándose en el contexto de deterioro sindical provocada por la proliferante ideología “nacionalista” en el país, comenzó a restar poder a las agrupaciones afiliadas a la antes influyente Federación Obrera de Progreso.

### **3.2.4. Privilegios, limitaciones y utilización de las organizaciones obreras**

Las organizaciones afiliadas a la Federación Obrera de Progreso, gozaban de condiciones favorables a manera de privilegios debido a la autonomía de la FOP respecto del partido oficial (Partido Socialista del Sureste) y su fortaleza al estar afiliada a la CROM. En ese sentido, los obreros de las organizaciones afiliadas a la FOP ignoraban<sup>225</sup> las instrucciones y lineamientos establecidos por el gobierno estatal.

---

<sup>223</sup> AGN. Ramo: Departamento del Trabajo. Caja 994. Expediente 3. Asunto: Se transcribe circular de la Federación Obrera, que contiene las Bases por las que fueron solucionadas las dificultades entre la Unión de Trabajadores Terrestres y la de Acarreadores de Ganado, 1926, f 298 y 299

<sup>224</sup> “Nuevos servicios entre Mérida y Progreso”. *La Voz de la Revolución*. 15 de marzo de 1918, p 1.

<sup>225</sup> En ese sentido, se puede citar el caso de una junta convocada en 1920 por las autoridades en el puerto para tratar lo referente al problema del “trabajo por turnos” con los agremiados de la FOP, en la cual no se presentó ningún obrero asociado.



El carácter influyente de la FOP, también se puede entender dado el monopolio que ejercía sobre los principales espacios laborales del puerto, mismo que se reflejaba en su capacidad de frenar o controlar cualquier tipo de competencia laboral de estructuras obreras no afiliadas a ella.

Los aspectos ya referidos, permitieron que un significativo sector de obreros progreseños gozaran de continuos incrementos salariales, que para 1920 contrastaban con la mísera remuneración que obtenían los campesinos mayas y el resto de la clase obrera yucateca, e incluso de los obreros no marítimos del puerto de Progreso. Ejemplo de ello, lo representaba el salario de los “checadores”, en comparación con el de los obreros panaderos que no experimentaron los mismos beneficios salariales que propició el auge henequenero; a pesar de que los panaderos habían comenzado sus labores desde la fundación del puerto y que en 1922, durante el régimen de Carrillo Puerto, se agruparon formalmente como asociación obrera<sup>226</sup>.

Antes que los panaderos progreseños se afiliaran a la FOP como asociación obrera, estos trabajaban entre 12 y 14 horas con una percepción por su jornal muy bajo, de \$30 mensuales y sin ninguna prestación social. Esta misma situación, motivó a los panaderos a buscar el apoyo del gobierno del estado, pero no consiguieron que los patrones les firmasen los contratos laborales. Más tarde, durante la revuelta antihuertista, aunque la organización de panaderos no desapareció si perdió personalidad como agrupación obrera. No obstante, en 1932 el líder sindical Guillermo Marrufo, en calidad de alcalde

---

<sup>226</sup> Como ya se mencionó, esta agrupación dio lugar a la Unión de Panaderos y Similares de Progreso “Sacco y Vanzetti”.

de Progreso, trabajó en conjunto con la FOP en su reestructuración e incorporación de nuevos socios al sindicato de panaderos<sup>227</sup>.

El hecho de haberse afiliado tardíamente a la FOP, propició que el gremio panadero haya pasado muchos años sin goce de derechos ni forma de reclamar prestaciones a las que podían acceder como agrupación laboral, de hecho, tuvieron que resolver incontables problemas como mutualidad sin el amparo de la Federación Obrera.

Con base en lo referido, se puede ratificar que sí existían “privilegios<sup>228</sup> laborales” para ciertos gremios obreros, por tanto, las condiciones y beneficios laborales en el puerto eran marcadamente desiguales dependiendo si se trabajaba de forma independiente de la FOP o como agremiado de ella. Sin embargo, cabe señalar que en algunas ocasiones ni siquiera los mismos obreros ligados a la FOP tenían acceso a dichos “privilegios”, debido a que al interior de la Federación existía una lógica muy compleja para favorecer a unos o a otros gremios afiliados, y en ello prevalecía un exceso de discrecionalidad. De acuerdo a lo referido, se cuenta con el caso de los “obreros libres” del puerto de Campeche, quienes también se quejaron de dicha desigualdad pues acusaron a sus jefes de ser sus explotadores:

*...los líderes viven como marqueses, sin trabajar y con toda  
clase de deleites mientras que nosotros trabajamos como animales  
de carga...*<sup>229</sup>

De hecho, los “obreros libres” que se afiliaron a las Ligas de Resistencia habían sido adscritos en contra de su voluntad y no podían hacer nada, ya que temían futuras

---

<sup>227</sup> “Historia de nuestras agrupaciones.” *Novedades*. 27 de enero de 1982.

<sup>228</sup> Dichos privilegios eran de índole económica, social y política, principalmente.

<sup>229</sup> AGN. Ramo: Departamento del Trabajo. Caja 308. Expediente 15. Asunto: “Los obreros libres de Ciudad del Carmen. Campeche”. 1921, f 2-3.

represalias por parte del gobierno del estado. No obstante, marcaron su posición desde un principio:

*...sabemos que la fricción entre libres y “ligados” será un desorden y las autoridades del estado siempre harán responsables a los primeros... (Ibídem).*

Es importante mencionar que la política de asociación de las “Ligas” impedía la separación de sus miembros, de lo contrario, eran sometidos a castigos como la cárcel y multas exageradas<sup>230</sup>. Asimismo, buscando desprestigiar a los líderes obreros, las Casas Comisionistas los acusaron de ser individuos “que no trabajaban y si vivían de los obreros”, alegando que eran los principales causantes de las revueltas que organizaban los agremiados.

La imagen del líder obrero comenzó a deteriorarse desde 1917, al ser blanco continuo de críticas en los discursos de los patrones y detractores políticos. A partir de entonces, sus opositores iniciaron una campaña que generó el divisionismo sindical caracterizando al líder obrero como un “mangoneador” convenenciero dedicado a la “compra” de obreros. En dicha realidad, se hacía efectiva la intrusión del Partido Socialista del Sureste, cuya influencia se reflejó en todos los ámbitos y el escenario obrero no fue la excepción. De hecho, el partido oficial logró fracturar la relativa estabilidad sindical “sembrando” a sus propios líderes obreros en la arena política, como fue el caso del líder sindical Carlos Castro Morales, quien poseía un gran poder de convocatoria y carisma.

---

<sup>230</sup> AGN. Ramo: Departamento del Trabajo. Caja 308. Expediente 15. Asunto: “Los obreros libres de Ciudad del Carmen. Cam.” 1921, f 2-3

De manera general, la campaña de desprestigio sobre el líder obrero se hizo efectiva en asambleas sindicales, publicaciones de circulación local y discursos políticos, por lo cual poco a poco se fue introduciendo en la conciencia de la población una caracterización bien definida sobre éste en el puerto.

A su vez, otra manera de “utilizar” a los obreros con fines políticos en la segunda década del siglo XX, fue el “clientelismo”, práctica a la que había recurrido el régimen alvaradista anteriormente. De tal manera que el “acarreo” y “entreguismo” de trabajadores en las actividades políticas de Progreso, permitió que los líderes obreros formaran parte del sistema oficial al ser “premiados” con alcaldías y diputaciones. Tal fue el caso de la “Liga Francisco I. Madero”, que “aclientelaba” a sus agremiados en las actividades políticas del régimen imperante<sup>231</sup>. Así, era costumbre que en tiempos electorales para renovar alcalde en Progreso, las asociaciones de apoyo (en su mayoría de obreros), se encargaban del proselitismo político.

En dicho marco, cabe ilustrar la fuerte presencia del obrerismo en la política progresaña, como en 1930, cuando una comisión encabezada por el líder obrero Lucio Martínez le expresó al entonces gobernador Humberto Canto Echeverría que los trabajadores progresaños ya tenían a su candidato para la alcaldía, a lo cual éste respondió:

*...no tiene caso, puesto que un servidor ya tiene escogido a su gallo...*

Con el respaldo de la fuerza obrera progresaña, Lucio Martínez le respondió lo siguiente:

---

<sup>231</sup> “La vieja estructura obrera-marítima”, *Novedades*, 19 de mayo de 1984.

*...pues si usted ya tiene a su gallo y nosotros al nuestro, échales, señor gobernador, el maicito para ver quien pica más*<sup>232</sup>.

Ante el clima político-obrero antes referido, la participación de la masa laboral en los mítines y asambleas celebradas en los teatros y plazas más importantes del puerto fue constante. En algunas ocasiones, se hacían efectivos los gritos de trabajadores esbozando: ¡huelga!, amparados bajo la figura de líderes obreros como Alfonso Cobos, quien clamaba: ¡cuello!, para intimidar a los enemigos del obrerismo<sup>233</sup>.

En la década de los 30's, el "clientelismo laboral" encabezado por los líderes obreros continuó siendo una forma eficaz para mantener al régimen imperante y de esa manera legitimar el carácter "socialista" que propugnaba la estructura política oficial, en ese entonces representado por la figura del gobernador Bartolomé García. Así, para sostener la imagen de "prosperidad posrevolucionaria", los obreros progreseños fueron utilizados con fines políticos vistiendo camisas rojas y tomando parte en los desfiles con palos como armas, defendiendo los ideales revolucionarios<sup>234</sup>.

Con base en lo mencionado, se puede subrayar que la afiliación a la FOP o al partido oficial era el medio más efectivo de todo obrero que aspirara a un puesto en el gobierno, pues a través de la amenaza de huelga podían presionar a la estructura económica y gubernamental, mismas que le brindaron no solo el posicionamiento sindical sino también una garantizada "colocación política". De hecho, el "blindaje" que cubría a los líderes obreros como figuras "intocables" se mantuvo hasta 1935, cuando la

---

<sup>232</sup> "La vieja estructura obrera marítima". *Novedades*, 5 de mayo de 1984.

<sup>233</sup> "La vieja estructura obrera-marítima". *Novedades*, 26 de mayo de 1984.

<sup>234</sup> "La vieja estructura obrera-marítima, *Novedades*, 12 de mayo de 1984

FOP se fragmentó y sus miembros pasaron a formar parte de la Federación Única de Obreros y Campesinos de Progreso (FUOCP).

Cabe señalar, que el “adiestramiento político” de los obreros progreseños durante la segunda década del siglo XX, les permitió contar con una conciencia de grupo bien definida que influyó decisivamente en la institucionalización del sindicalismo obrero a nivel local. Dicha situación, contrasta con el papel del obrero<sup>235</sup> de principios de siglo que fungía como mero espectador en las asambleas, pasivo ante los problemas laborales más apremiantes por resolver (Loveira: 1917:48).

De acuerdo al contexto planteado, la participación obrera decidida en la política local determinó su consolidación para mantenerse en el activismo político mediante la forma del sindicalismo. Es decir, Yucatán se volvió “terreno propicio” para experimentar un sindicalismo vinculado al gobierno. Por otro lado, además de los líderes obreros y trabajadores marítimos, hubo otros sectores laborales privilegiados, como los “capataces”, que se enriquecieron administrando de forma ventajosa el trabajo de los “estibadores” y “alijadores” y por tal motivo fueron llamados “vampiros”.

La forma de operar de los “capataces”, consistía en negociar con los dependientes de las Casas Comisionistas y los capitanes al momento de elaborar el Contrato de Trabajo, a fin que apareciera un determinado número de obreros por emplear, aunque en realidad la matrícula de mano de obra contratada era menor:

---

<sup>235</sup> De hecho, en 1915 se pensaba que las agrupaciones obreras debían mantenerse en calidad de “Uniones” los primeros años ya que se les consideraba incapaces de organizar movimientos de “acción directa” (Loveira, 1917).

*...los capataces se aprovechan de la agilidad y fortaleza de los obreros más expertos en el desempeño laboral, para utilizar la menor cantidad posible de trabajadores...*<sup>236</sup>

De acuerdo a lo referido, el “capataz” presentaba una lista de Contrato donde figuraban 40 trabajadores, la cual era firmada por él, un dependiente de la Casa Comisionista y el capitán, pero en la realidad los obreros requeridos habían sido 20. Así, del pago que correspondía a los trabajadores sobrantes se obtenía la ganancia fraudulenta que se repartía en partes iguales entre el capitán, capataz y casa consignataria. Ante tales argucias, los obreros solicitaron al gobierno modificar el sistema de “enrolamiento” para que la misma directiva fuera la que llevara a cabo la selección de trabajadores a emplear y así disminuir las actividades corruptas de los “capataces”<sup>237</sup>.

Aunado a lo anterior, otro sector laboral privilegiado fue el de los trabajadores dedicados al transporte y comercio, principalmente de fibra de henequén (“henequeneros”). Estos obreros percibían un buen salario, por ejemplo, los que se ocupaban de transportar el henequén desde los carros del ferrocarril hasta los almacenes o plataformas, cobraban en 1917 la cantidad anual de \$180,000 a la Cámara Agrícola por manejar poco más de 750,000 pacas de henequén<sup>238</sup>. De hecho, ante el temor de que se realizaran más huelgas como la de 1917, la Cámara Agrícola tuvo que duplicar el

---

<sup>236</sup> “Los trabajadores de Progreso se quitan de encima una carga de injusticia”. *El Popular*, 10 de noviembre de 1921.

<sup>237</sup> *Ibidem*.

<sup>238</sup> AGN. Ramo: Departamento el Trabajo. Caja 216. Expediente 16. Asunto: pide se establezca en trabajo libre en el Puerto de Progreso; envía copia de las tarifas que rigen sobre el henequén, 1921, f 58.

pago anual a \$445,500<sup>239</sup> por el manejo del mismo volumen de pacas de henequén, pese a que en 1920 el precio de la fibra cayó drásticamente a nivel mundial. No obstante que los “henequeneros” gozaban de un buen sueldo, en 1920 pretendieron un aumento seis veces superior al que ya percibían por año, es decir, exigían \$1,308.95. pero esta vez la Cámara Agrícola rechazó esta demanda amparándose jurídicamente<sup>240</sup>.

Cabe mencionar, que si los obreros “henequeneros” de Progreso contaban con mejores salarios y privilegios laborales esto se debe a los logros que habían alcanzado en 1917. Es decir, en las postrimerías de la primera guerra mundial, cuando aumentó la demanda de fibra a nivel internacional propiciando el boom en la exportación henequenera, los obreros “henequeneros” se declararon en huelga, obteniendo un incremento salarial a la vez que propiciaron la creación de la Federación Obrera de Progreso. A partir de dicha coyuntura, las agrupaciones laborales que aglutinó la Federación Obrera de Progreso también exigieron aumentos salariales.

Los incrementos salariales exigidos por el manejo, transportación y comercialización del henequén, representaron para los productores una reducción en las ganancias, pues del precio que pagaban los compradores de la fibra se tuvo que deducir una cantidad importante para cubrir los jornales del puerto. Así, los incrementos salariales<sup>241</sup> dañaron los ingresos de la Cámara Agrícola.

Ante dicho panorama desalentador para los productores henequeneros y Cámara Agrícola, estos se quejaron a la Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo, arguyendo

---

<sup>239</sup> Esta suma salarial, solo era para los llamados “Mártires de Chicago”, dedicados al manejo del henequén, pues también se les aumentó las tarifas de sus jornales al resto de los trabajadores dedicados a la exportación e importación, como: plataformeros, alijadores, checadores y los trabajadores terrestres.

<sup>240</sup> AGN. Ramo: Departamento el Trabajo. Caja 216. Expediente 16. Asunto: pide se establezca en trabajo libre en el Puerto de Progreso; envía copia de las tarifas que rigen sobre el henequén, 1921, f 59-60.

<sup>241</sup> Los niveles de oferta-demanda del henequén, también representaron una problemática para los comerciantes encargados de distribuir los productos de importación básicos para la vida en Yucatán.



que si la mayor parte de la población yucateca estaba compuesta de trabajadores agrícolas (campesinos mayas) no era justo que únicamente una pequeña fracción de obreros (los “henequeneros”), se beneficiaran de aumentos salariales:

*...es injusto aumentar los jornales a una fracción de obreros,  
mientras son más los campesinos que trabajan igual o más fuerte,  
pasando miserias y angustias con el jornal que alcanzan...*<sup>242</sup>

No obstante los incrementos salariales conquistados durante el lapso 1917-1920, estos variaban para cada una de las agrupaciones obreras de la FOP, como se verifica en la Figura 5 del Anexo, de tal manera que los jornales dependieron de la entrada y salida de productos. Por ello, cuando “se caía” el precio del henequén y se paralizaba el comercio, se reducía temporalmente el trabajo de los obreros portuarios. En ese sentido, se daban casos peculiares como el de los “trabajadores terrestres”, quienes por encargarse del manejo de “todo tipo” de mercancías subdividieron su cobro, por tanto no es posible precisar el pago exacto que les correspondía a diario.

Para comprender el “costo de vida” de los obreros portuarios, se pueden comparar las cifras de pago de sus jornales diarios ya mostrados en la Figura 5, con los precios de productos de la canasta básica de la Figura 6<sup>243</sup>, donde si bien se proporciona un contexto de los precios de los productos básicos del consumo obrero para 1921, estos al igual que el salario, aumentaron en el trayecto que va de 1918 a 1928 (Figura 7); donde se observa que la mayoría de los productos básicos, como el frijol, bajó de precio en

---

<sup>242</sup> AGN. Ramo: Departamento el Trabajo. Caja 216. Expediente 16. Asunto: pide se establezca trabajo libre en el Puerto de Progreso; envía copia de las tarifas que rigen sobre el henequén, 1921, f 61 y 62.

<sup>243</sup> Fuente: AGN. Ramo Departamento del Trabajo. Caja 216. Expediente 16. Asunto: pide se establezca en trabajo libre en el Puerto de Progreso; envía copia de las tarifas que rigen sobre el henequén, f 63-66, 1921.

dicho lapso, en contraste con el precio fijado para bienes como el calzado, que a pesar de haber bajado su alto costo durante los primeros 8 años de la segunda década del XX, este mantuvo un precio sostenido elevado.

### **RESUMEN CAPITULAR**

La construcción de la configuración urbana del puerto a través del origen y poblamiento del mismo durante el Porfiriato, fue el punto de partida de este capítulo. A partir de la construcción del espacio portuario, se enfatizó el desarrollo de su infraestructura, marítima, comercial, educativa, y las actividades de tiempo libre durante la Revolución Mexicana. Este entorno urbano y social, permitió entender en una perspectiva general el trabajo portuario.

También se precisaron aspectos cotidianos del obrero portuario y sus condiciones de trabajo. Asimismo, para entender las actividades del trabajo de exportación e importación, se explicó la amplia estructura obrera que la conformó. De igual manera, con el desarrollo económico del puerto, también aparecieron otros trabajadores no marítimos que se incorporaron a la estructura laboral progresaña, pero cuya labor ayudó a fortalecer la economía del puerto y del estado en general.

Por otra parte, el capítulo III hizo constar que la compleja estructura laboral portuaria determinó la adquisición de privilegios o limitaciones, de acuerdo a la posición ocupada en tan complejo entramado. De igual forma, se describió ampliamente la utilización del obrero dentro de la escena política, dado el liderazgo que ostentaba el trabajador portuario ante la sociedad en general.

## **CONSIDERACIONES FINALES**

En el período comprendido entre 1910 y 1929, tuvieron lugar varios procesos que favorecieron la formación de una clase obrera organizada en Yucatán, especialmente en las ciudades de Mérida y Progreso, donde se asentó una industria que hoy llamaríamos “tradicional” (alimentos, bebidas, vestido, calzado), y un puerto de creciente importancia, respectivamente. La investigación realizada, se centró en la búsqueda por referir y caracterizar las condiciones de vida y de trabajo de los obreros portuarios a través de la descripción de fenómenos y eventos que los fueron conformando como un sector estratégico tanto de la fuerza de trabajo del estado como de su protagonismo social.

Antes de 1915, las condiciones de trabajo en Progreso carecían de una regulación oficial respecto a los horarios, relaciones obrero-patronales, derecho de asociación con amparo jurídico, sistema de salario, servicios de salud y, en general, un trato humano digno. Por lo cual, la efectiva movilización del obrerismo portuario a través de acciones directas logró el mejoramiento de dichas condiciones, incluso, se convirtieron en pioneros a nivel nacional en la exigencia de 8 horas efectivas de jornada laboral.

Durante la fase revolucionaria, la economía local, en cuanto a producción y exportación henequenera y su pujanza, privilegió a ciertos sectores obreros cuya tarea se

volvió indispensable, entre ellos y esencialmente los portuarios. Sin duda, el puerto de Progreso donde se fue construyendo la nueva clase obrera portuaria, fue un punto estratégico donde con el movimiento de mercancías y personas, se agregaron procesos de interrelación social, étnica, ideológica y cultural desde fines del siglo XIX, situación que permitió a los obreros portuarios una comunicación abierta con distintas idiosincrasias laborales e intelectuales externas que influyeron su pensamiento, acciones y voluntad de asociacionismo.

En Progreso, iban formándose nuevos grupos laborales acordes con la política de industrialización y exportación enmarcada desde la época porfirista. Así, encontramos el surgimiento en el puerto de estibadores, alijadores, plataformeros y almacenistas, como parte de la nueva fuerza de trabajo que se requería y que se incorporó a un proceso compulsivo de cambio y adecuación en la forma de vida, condicionada por la percepción económica, el tipo de labor a desarrollar y las características climatológicas de la región costera, que influían en la inestabilidad del trabajo.

Por su parte, la compleja estructura portuaria da cuenta de la especialización de la mano de obra y sobretodo de una efectiva organización interna que se tradujo en un poder de convocatoria debidamente ordenada en momentos que fue necesario congregarse para expresar desacuerdos o protestar cuando las condiciones laborales o de salario afectaban los intereses del obrero. De hecho, se constata que a pesar de la diferenciación de status tan marcada que se dio al interior del tejido estructural obrero en relación al ingreso económico o condición de trabajo, a la hora de tomar acuerdos de movilización todos mostraban disposición dejando en segundo término los conflictos cotidianos intrasectoriales.

Dicha afinidad y capacidad de organización, les permitió figurar como un sector social influyente en la vida política, social y económica local, a través de movilizaciones, declaraciones y actos públicos, convirtiéndolos en estrategias del sindicalismo durante el período revolucionario.

Los movimientos de asociación obrera, se materializaron primero como agrupaciones y más tarde como sindicatos, mismos que influyeron más allá del contexto local ya que los elementos conquistados durante los levantamientos y acciones de organización por parte de los trabajadores yucatecos alcanzaron eco en la clase obrera del país, traducándose en leyes, reformas, reglamentos y determinaciones de índole laboral con el amparo de la verificación jurídica. Tal fue el caso de la Ley del Trabajo del Estado de Yucatán, firmada por Alvarado en 1915 que más tarde se volvería referente para la creación de la Ley Federal del Trabajo, firmada en 1917 por Venustiano Carranza.

Asimismo, la clase obrera portuaria ejerció influencia sobre la sociedad en general, especialmente en lo educativo, religioso, recreativo y cultural, dado que los obreros portuarios gozaban de una imagen como trabajadores prósperos que tenían los medios para financiar la construcción de escuelas, subvencionar celebraciones populares de corte religioso y contribuir en la construcción de espacios públicos para la práctica de deportes y otras actividades de recreación.

En la tesis, se describe al movimiento obrero en Yucatán en tres etapas. La primera, tuvo lugar entre 1905 y 1913, caracterizada por las alianzas establecidas entre agrupaciones obreras y grupos políticos locales opositores al régimen porfirista; en este sentido se puede decir que existía una ideología que identificaba los problemas de los trabajadores locales en un contexto nacional. El movimiento obrero, se expresó en

huelgas parciales y la primera huelga general de estibadores de 1913, todavía no reconocidas por la ley. El papel del obrero en este período se caracterizó por una resistencia contestataria y una voluntad de sumar intereses, tanto de obreros como de políticos detractores del gobierno.

La segunda etapa, tuvo lugar entre 1915 y 1918, cuando las agrupaciones obreras adquirieron carácter jurídico convirtiéndose en sindicatos proclives a confederarse, por lo cual evolucionan a ligas. En este período, la lucha obrera adquiere un sentido más colectivo y menos gremial, de hecho, toda movilización comprendida en esta fase contaba con el reconocimiento jurídico necesario para considerarlas acciones obreras legalmente constituidas. Es así que bajo el rubro de la acción múltiple, la clase obrera asociada hizo frente a los dueños del capital de manera efectiva a través de tres medios: el aspecto mediático, el marco legal y el respaldo de una efectiva fracción política.

Posteriormente, y ante el reconocimiento legal de las movilizaciones laborales otorgada por la Constitución de 1917, se habrían de efectuar levantamientos obreros de acción directa, como boicots y paros multitudinarios, pero aprovechando a partir de entonces la condición legal de poder protestar ante cualquier factor que afectara sus intereses o condiciones de trabajo, ya sin la anterior caracterización de sus acciones de movilización como “delictivas” ó “vandálicas”.

En dicho marco, es importante señalar que la entronización de la clase obrera a la esfera política se efectuaba únicamente si el sector político apoyado garantizaba la incorporación de los intereses del obrero dentro de su proyecto de agitación y levantamiento político, a la vez que los políticos se apoyaban en la capacidad de movilización e influencia obrera dentro de la sociedad y los gobiernos por golpear en su beneficio, buscando las conquistas o reacomodos necesarios dentro de la compleja

estructura política en general. Con base en lo referido, en la tesis se ilustra el cómo una vez cubiertos los intereses por conquistar, la clase obrera y los políticos en alianza demarcaban una separación para continuar cada uno por su lado en la tarea de evolucionar como clase política y obrera.

En la tercera etapa, que va de 1919 a 1930, las agrupaciones portuarias mantienen carácter de sindicatos y ligas, lo cual permitió una acción múltiple orquestada por los líderes obreros, a quienes se les observa delegando distintas responsabilidades entre los miembros del sector obrero para presionar simultáneamente en varios frentes: oficinas, plazas públicas, medios impresos, requerimientos escritos a manera de actas oficializando sus demandas, buscando el amparo de la legalidad en sus acciones.

Asimismo, en la tercera etapa los movimientos obreros se diversifican y difunden hacia otros sectores de trabajadores del país, estableciendo actos de solidaridad, incluso con huelgas generales y movimientos de portuarios en Veracruz y Cuba. En esta etapa, la poderosa Federación Obrera de Progreso se desvincula del Partido Socialista de Yucatán y de la política de Carrillo Puerto, gobernador socialista.

La efervescencia social propiciada por las movilizaciones obreras tanto en Mérida como Progreso, en realidad coadyuvó a los planes políticos traídos por Salvador Alvarado, en la medida en que el proyecto revolucionario de Alvarado encontró tierra propicia en una región que ya presentaba levantamientos y movilizaciones sociales y obreras, en las cuales los trabajadores portuarios habían marcado la pauta. En este punto, la propuesta de Joseph Gilbert (1992), quien caracteriza los elementos prácticos e ideológicos importados de una situación nacional en la persona de Alvarado, subestima el largo recorrido que el obrerismo yucateco ya había iniciado previo al alvaradismo y la revolución “desde afuera”.

Si bien la etapa alvaradista se caracterizó por un acercamiento y cooperación entre gobierno y agrupaciones obreras portuarias, dicho vínculo se disolvió cuando Carrillo Puerto tomó las riendas del gobierno y partido oficial, mostrando especial interés en la problemática del campo yucateco. A partir de entonces, el obrerismo portuario se deslindó del partido oficial y formó el Comité de Defensa Obrera. Estas acciones otorgaron autonomía al obrero portuario respecto del gobierno y partido oficial, fortaleciendo el liderazgo de la FOP que a partir de entonces se afilió a la CROM, de carácter nacional.

La investigación, también focaliza el papel de las asociaciones obreras portuarias en la esfera política, ya que se ilustra el rumbo que tomaron las distintas fuerzas políticas locales a partir de que entran a escena las organizaciones laborales, sea para legitimar o derrocar a las fuerzas políticas imperantes, dependiendo de la política laboral desde la voz oficial. Por ejemplo, la labor de los hermanos Pérez Ponce, Gervasio Fuentes y Urbano Espinosa, fue determinante en la organización de obreros de Mérida y Progreso, sobretudo a través de la difusión de declaraciones reivindicadoras sobre la figura del obrero, aunque fundamentalmente estos líderes de pensamiento buscaban el apoyo obrero para derrocar al gobierno estatal de Olegario Molina. Es así que el sector obrero se comienza a vincular de una forma decidida en la situación política participando en actos públicos antigubernamentales y en toda acción donde se protestara por un cambio en la situación social y laboral, lo cual dio pie al bautizo político de la clase obrera con la consolidación de la “Unión Popular” en 1905, reflejo de la alianza entre detractores político-intelectuales del gobierno y el sector obrero.

En suma, la exposición de los resultados de investigación se inclina definitivamente por un método descriptivo y si bien hubiera sido deseable su tratamiento



en procesos más amplios de explicación, la cantidad y tipo de información recopilada marcó la pauta para una narración de la sucesión de eventos que tuvieron significado en la construcción de un sector de la clase obrera. No obstante, considero que sin menoscabo de la parcialidad que pueda presentar la exposición, es la primera vez que se investiga y organiza la información sobre el tema de los obreros portuarios en Yucatán.

## BIBLIOGRAFÍA

- Adleson, Lief (1982). *Historia social de los obreros en Tampico, 1906-1919*. Tesis doctoral. El Colegio de México. México, D.F.
- (1991). “Clase y comunidad: los estibadores de Tampico, 1880-1911”. En: *Comunidad, cultura y vida social: ensayos sobre la formación de la clase obrera*. Seminario de movimiento obrero y Revolución Mexicana. INAH. México, D.F.
- Aguilar Escamilla, Rómulo (1953). *Progreso, su evolución política y sindical*. Mérida, Yucatán.
- Alvarado, Salvador (1988). “Carta al pueblo de Yucatán”. En: *Yucatán textos de su historia II*. Compiladores: Antonio Pérez Betancourt y Rodolfo Ruz. Coordinador José Luis Sierra. SEP/Mora/Gobierno del Estado de Yucatán. México, D.F.
- API (2005). “Progreso de Castro” capítulo III. En: *Puerto de Progreso, imágenes del pasado y perspectivas del futuro*. Frías Romeo, et al (coords). Administración Portuaria Integral de Progreso S.A. de C.V. México, D.F.
- Baqueiro Anduze, Oswaldo (1988). “La primera chispa de la Revolución”. En: *Yucatán textos de su historia II*. Compiladores: Antonio Pérez Betancourt y Rodolfo Ruz. Coordinador: José Luis Sierra. SEP/Mora/Gobierno del Estado de Yucatán. México, D.F.
- Bensunsán, Graciela (1986). “La legislación laboral heredada de las luchas revolucionarias: del constituyente a la ley federal del trabajo de 1931”. En: *75 años de sindicalismo mexicano*. INEHRM. México, DF.
- Betancourt Pérez, Antonio y Sierra, José Luis (1989). *Yucatán: Una historia compartida*. SEP/Instituto Mora/Gobierno del Estado de Yucatán. México, D.F.

- Bracho, Julio (1990). *De los gremios al sindicalismo: Genealogía corporativa*. Instituto de Investigaciones Sociales. Universidad Nacional Autónoma de México. México, D.F.
- Bustillos Carrillo, Antonio (1959). *Yucatán: al servicio de la patria y la Revolución*. Casa Ramírez Editores. Mérida, Yucatán.
- Carralero, Rafael (1990). *Apuntes para una interpretación posible sobre la formación y desarrollo del sector obrero portuario en la Habana*. Trabajo mecanografiado. Texto inédito. La Habana, Cuba.
- Castillo Canché, Jorge (1995). *Acabar con la oposición: los presos políticos. Reclusión y control social de Yucatán: El sistema carcelario de penitenciarias*". UADY. Mérida, Yucatán, México.
- Córdova, Arnaldo (1980). "La Clase Obrera en la Historia de México". En: *Una época de crisis. Siglo XXI / Instituto de Investigaciones Sociales UNAM*. México, D.F.
- Dirección de Prensa y Publicidad del Gobierno del Estado (1959). *Sisal, ensayo monográfico*. Gobierno del Estado de Yucatán. Mérida, Yucatán.
- Echeverría, Pedro (1985). *La política en Yucatán en el siglo XX (1900-1964)*. Maldonado Editores. Mérida, Yucatán, México.
- Flores, Jorge (1961). "La vida rural en Yucatán en 1914". En: *Revista Historia Mexicana*. El Colegio de México. Número 3 (39), Volumen VIX, Enero/Marzo. México, D.F.
- Franco Cáceres, Iván (1993). "Familias, oligarquías y empresarios en Yucatán (1879-1906)". En: *Revista: Siglo XIX. Cuadernos de Historia*. Ediciones de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad Autónoma de Nuevo León/Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, Año III, Número 7, Octubre. México, D.F.
- Frías Bobadilla, Romeo y Frías Bobadilla, Rubén (1957). *Progreso y su evolución 1840-1900*. Editorial Díaz Massa. Mérida, Yucatán.
- Gamboa, Ceferino (1961). *Alcancé a vivir la Revolución social*. CAIHY. Mérida, Yucatán.
- García Cantú, H. (1969). "Espiritismo y socialismo". En: *El socialismo en México*. Siglo XIX. Ediciones Era. México, D.F.
- García Díaz, Bernardo (1984). "Acción directa y poder obrero en la CROM de Orizaba. 1918-1922". En: *Revista de la dirección de estudios históricos del Inah. #7 octubre-diciembre*. México, D.F.

- García Pacheco, Rubén (2004). *Los artesanos y el pensamiento social de los católicos en Yucatán, 1849-1914*. Tesis de licenciatura de historia. UADY. Mérida, Yucatán.
- Gilbert, Joseph (1992). *Revolución desde afuera. Yucatán, México y los Estados Unidos 1880-1924*. FCE. México, D.F.
- Guerra, Francois Xavier (2002). “La Revolución mexicana en una perspectiva secular: Las mutaciones del liberalismo”. En: *Crisis, reforma y Revolución. México: Historia de fin de siglo*. Leticia Reina y Elisa Sevín (Coords.). Editorial Taurus. México, D.F.
- Hobsbawn, Eric J. (1983). *Marxismo e historia social*. Instituto de Ciencias de la Universidad Autónoma de Puebla. Puebla, Pue.
- Hoggart, Richard (1999). “¿Quiénes constituyen la clase obrera?” En: *Historia y cultura obrera*. Victoria Novelo (compiladora). Instituto Mora/CIESAS. México, D.F.
- INEGI (1996). *Estados Unidos Mexicanos. Cien años de censos de población*. Instituto de Estadística, Geografía e Informática, Impreso en México D.F.
- Keremitsis, Dawn (1974). *La industria textil mexicana en el siglo XIX*. SepSetentas. México D.F.
- Lara, Joaquín (1963). *Resumen histórico del movimiento obrero en Yucatán 1907-1960*. Edición mecanografiada. Mérida, Yucatán.
- Leal, Juan Felipe (1988). “Estructura y composición de los trabajadores de la industria”. En: *La Clase Obrera en la Historia de México en la Revolución 1910-1917*. Coordinador Pablo González Casanova. Siglo XXI/Instituto de Investigaciones Sociales UNAM. México, D.F.
- Loveira, Carlos (1917). *El obrerismo yucateco y la Revolución Mexicana*. The law reporter printing company. Washington D.C.
- (1923). *El socialismo en Yucatán*. Imprenta siglo XX. México, D.F.
- Macías Richard, Carlos (1997). “De anexiones y soberanías (1914-1915)”. En: *Nueva frontera mexicana. Milicia, burocracia y ocupación territorial en Quintana Roo*. Uqroo/Conacyt. Chetumal, Q. Roo.
- Macías Zapata, Gabriel Aarón (2002). *La Península fracturada. Conformación marítima, social y forestal del Territorio Federal de Quintana Roo 1884-1902*. CIESAS/UQRoo/Porrúa. México, D.F.

- Manzanilla Dorantes, Juan R. (1995). *Los Ferrocarrileros de la Península de Yucatán 1933-1941*. Tesis de maestría en antropología social. ENAH, México, D.F.
- Novelo, Victoria (1984). *Arqueología de la Industria en México*. Museo Nacional de Culturas Populares SEP. México, D.F.
- (1991). “Los trabajadores mexicanos en el siglo XX ¿obreros o artesanos?” En: *Comunidad, cultura y vida social: ensayos sobre la formación de la clase obrera*. Seminario de movimiento obrero y Revolución Mexicana. INAH. México, D.F.
- (2009). *Yucatecos en Cuba: Etnografía de una Migración*. CIESAS/ICY. Mérida, Yucatán.
- Priego de Arjona, Mireya (1973). *Origen y evolución de Progreso*. Universidad Autónoma de Yucatán. Mérida, Yucatán.
- Quezada, Sergio (2001). *Breve historia de Yucatán*. El Colegio de México/Fondo de Cultura Económica. México, D.F.
- Ribera Carbó, Anna (2008). “La Casa del Obrero Mundial y la efímera historia del anarcosindicalismo mexicano”. En: *Cultura política de los trabajadores (siglos XIX y XX)*. Orduña Miguel y de la Torre Alejandro (coords.) Macroproyecto Ciencias Sociales y Humanidades. UNAM. México, D.F.
- Rico, Juan (1922). *Yucatán: la huelga de junio*. Trabajo mecanografiado. Mérida, Yucatán, México.
- Sariego, Juan Luis (1999). “La formación de la clase obrera en los enclaves mineros”. En: *Historia y cultura obrera*. Victoria Novelo. Instituto Mora/CIESAS. México, D.F.
- S/A (1925). *Yucatecos Distinguidos. Don José Escalante Lara (Apuntes biográficos)*. Nuevos Talleres Gráficos de la Compañía Tipográfica Yucateca, S.A. Mérida, Yucatán, México.
- Stedman Jones, Gareth (1999). “Cultura y política obrera en Londres, 1870-1900: Notas sobre la reconstrucción de la clase obrera”. En: *Historia y cultura obrera*. Victoria Novelo. Instituto Mora/CIESAS. México, D.F.
- Thompson, Edward P. (1977). *La formación histórica de la clase obrera, Inglaterra: 1780-1832*. Editorial LAIA. Madrid, España.
- (1979). *Tradición, revuelta y conciencia de clase. Estudios sobre la crisis de la sociedad preindustrial*. Editorial Crítica. Madrid, España.

- Trujillo Bolio, Mario (2005). *El Golfo de México en la centuria decimonónica. Entornos geográficos, formación portuaria y configuración marítima*. Ciesas/Porrúa. México, D.F.
- Wells Allen y Gilbert M. Joseph (1993). *El bautismo político de las clases obreras yucatecas*. “Unicornio”, periódico ¡POR ESTO!, 3 de enero de 1993, año 3, número 93. Mérida, Yucatán.
- (1996). *Summer of discontent, seasons of upheaval. Elite Politics and rural insurgency in Yucatán, 1876-1915*. Stanford University Press/Stanford, California, EE.UU.
- Wood, Andrew G. (2006). “Modernidad, movilización política y cultural en el puerto de Veracruz, 1880-1930”. En: *El Golfo-Caribe y sus puertos*, tomo II, Johanna von Grafenstein Gareis (coord.). Gobierno del Estado de Veracruz. Xalapa, Veracruz.
- Zayas Enríquez, Rafael de (1988). “Comercio, finanzas e industria”. En: *Yucatán textos de su historia II*. Antonio Pérez Betancourt y Rodolfo Ruz (comps). José Luis Sierra (coord.). SEP/Mora/Gobierno del Estado de Yucatán. México, D.F.

## HEMEROGRAFÍA

- (1900). *El Mundo*. México, D.F.
- (1913) *¡Luz!* Periódico Obrero escrito por obreros. Órgano del grupo de Acción Libertaria. Mérida, Yucatán. Año I, Número 3, Director: Héctor Victoria Aguilar.
- (1915). *La Voz de la Revolución*. Órgano del gobierno. (La “revista de Yucatán” desaparece sustituida por “La Voz de la Revolución”). Registrado como artículo de segunda clase el 12 de abril. Director: Álvaro Torre Díaz.
- (1917). *La Defensa del Obrero* (Órgano del Comité de Defensa de las ligas obreras de Progreso). 15 de septiembre. Director: Manuel Domingo Peraza.
- (1922/1923). *El Popular*. Diario Oficial del Gobierno de Yucatán. Registrado como artículo de segunda clase el 2 de noviembre. Director: Miguel Cantón.
- (1923). *La Defensa del Obrero* (Órgano de la Federación Obrera de Progreso). Registrado como artículo de segunda clase, 1 de marzo. Director: G. Romero.

## DOCUMENTOS OFICIALES

- (1906). *Código Penal del Estado de Yucatán*. Enrique Muñoz Aristegui, gobernador interino de Yucatán. (Archivo General del Estado de Yucatán). Mérida, Yucatán.
- (1915). *Ley del Trabajo del Estado de Yucatán*. Salvador Alvarado Rubio. Gobernador del estado de Yucatán. (Centro de Apoyo a la Investigación Histórica del estado de Yucatán). Mérida, Yucatán.
- (1917). *Código del Trabajo del Estado de Yucatán*. Decreto número 386 Felipe Carrillo Puerto, gobernador interino de Yucatán. Imprenta La Azteca. Mérida, Yucatán.



## **FUENTES ORALES**

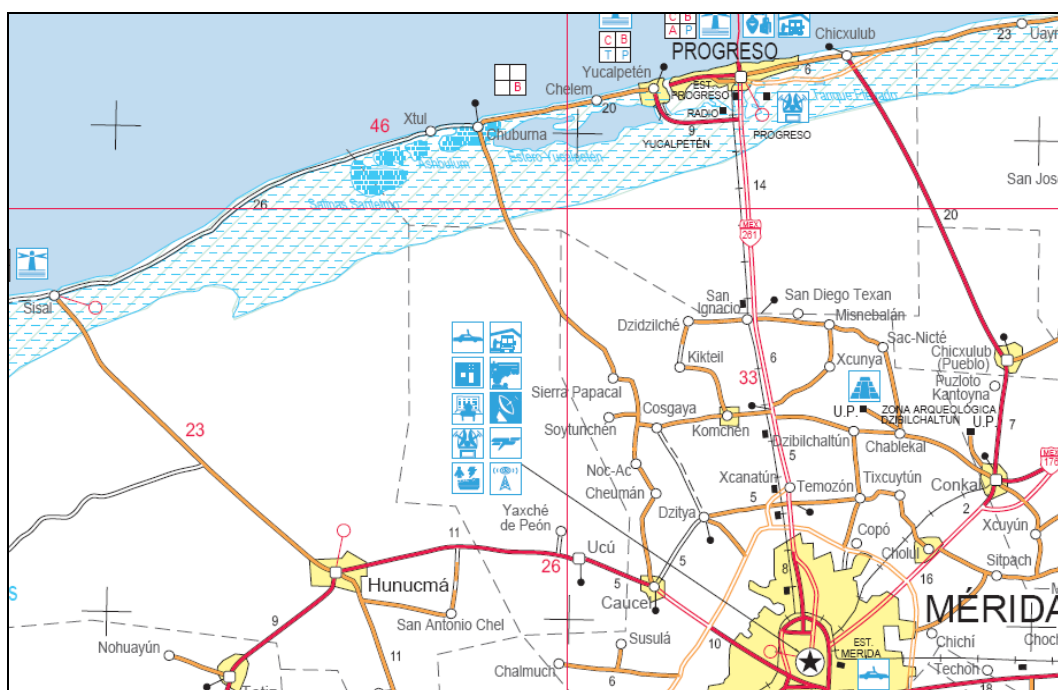
“Adalberto”, 85 años, albañil del Sindicato de Alarifes de Progreso, afiliado a la FOP. Entrevista efectuada el 28 de enero de 2010.

Eladio Casanova, 92 años, albañil, Sindicato de Alarifes de Progreso de la FOP. Entrevistas efectuadas en el lapso del 29 de enero a 6 de febrero de 2010.

Francisco, Estrella, 70 años, trabajador marítimo del Sindicato único de Marítimos. Entrevista el 10 de febrero de 2010.

Romeo Frías Bobadilla, 90 años, periodista y cronista de Progreso. Entrevista realizada del 15 de agosto al 20 de septiembre de 2009.

## ANEXO



**Figura 1. Ubicación de Progreso de Castro en la costa yucateca (SCT, 2008).**



Figura 2. Fibra para embarcar en bodega de la Aduana Marítima (Diario del Sureste).

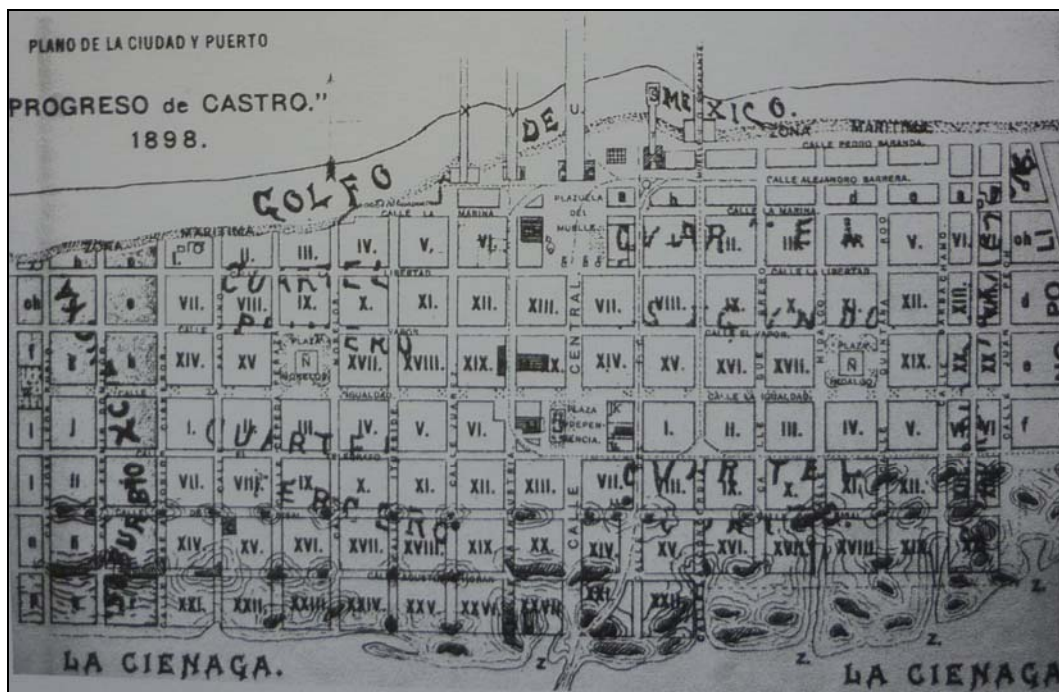


Figura 3. Plano de la ciudad y puerto de Progreso de Castro en 1898 (API, 2005).

Nombre	Ubicación	Número de socios	Escolaridad y alfabetismo	Afiliación
<b>Unión de Trabajadores Marítimos “Librado Rivera”</b>	Progreso	44 hombres	Todos con instrucción media	A la CROM y FOP
<b>Unión de Plataformeros de Progreso</b>	Progreso	81 hombres	78 con estudios de primaria y 3 sin ella	A la CROM y FOP
<b>Unión de Veladores y Vigilantes de Mercancías</b>	Progreso	31 hombres	28 saben leer y 3 no	A la CROM y FOP
<b>Liga de Carpinteros y calafates “Miguel Hidalgo y Costilla”</b>	Progreso	38 hombres	37 saben leer y 1 no	A la CROM y FOP
<b>Liga de Empleados Francisco Morales Golléz</b>	Progreso	247 hombres, 2 hombres menores y 2 mujeres	Todos con Instrucción Superior a excepción de los 2 menores	A la CROM y FOP
<b>Liga de Lancheros</b>	Progreso	19 hombres	10 saben leer y escribir y 9 no	A la CROM y FOP
<b>Unión de Contramarcadores y Sastres “R. F. Magón”</b>	Progreso	30 hombres y 3 hombre menores	Todos saben leer y escribir	A la CROM y FOP
<b>Unión de Trabajadores Marítimos de Progreso</b>	Progreso	277 hombres y 13 hombres menores	De los hombres mayores 250 saben leer y 27 no saben y de los menores los 13 saben leer	A la CROM y FOP
<b>Unión de herreros, mecánicos y electricistas</b>	Progreso	36 hombres y 3 hombres menores	Todos con Instrucción Primaria	A la CROM y miembro de la Federación Obrera de Progreso
<b>Unión de Trabajadores Terrestres “Piedad Luna”</b>	Progreso	134 hombres	110 saben leer y 24 no saben	A la CROM y FOP
<b>Unión de Carretilleros</b>	Progreso	52 hombres	Todos saben leer y escribir	A la CROM y FOP
<b>Unión de Trabajadores Mártires Chicago</b>	Progreso	153 hombres	101 saben leer y escribir y 51 no saben	A la CROM y FOP
<b>Liga de Checadores “Hidalgo”</b>	Progreso	45 hombres	Todos con Instrucción secundaria	A la CROM y FOP

<b>Unión de Trabajadores de Despacho Aduanal</b>	Progreso	16 hombres	Todos saben leer y escribir	A la CROM y miembro de la Federación Obrera de Progreso
<b>Liga de Alijadores Marítimos</b>	Progreso	62 hombres	48 saben leer y escribir con instrucción, 14 no saben	A la CROM y miembro de la Federación Obrera de Progreso
<b>Unificación de Agentes Aduanales</b>	Progreso	19 hombres	Instrucción máxima	A ninguna agrupación y partido político
<b>Unión de Barberos de Progreso</b>	Progreso	25 hombres	Instrucción 23 saben leer y escribir y 2 no	Afiliada a la Liga de Resistencia F. I. Madero de Progreso, y miembro del Partido Socialista del Sureste

Figura 4. Agrupaciones obreras más representativas en Progreso, 1925<sup>244</sup>.

Denominación:	Año:1917	Año: 1920
<b>Mártires de Chicago (jornal por arrastre y estiba de henequén)</b>	\$12.00	\$19.80
<b>Plataformeros (jornal por arrastre de las mercancías del muelle a los almacenes)</b>	\$20.26	\$52.88
<b>Alijadores<sup>245</sup> (jornal por descarga de productos)</b>	\$18.37 mercancías \$17.50 henequén	\$32.06 mercancías \$27.25 henequén \$36.41 mercancías \$33.10 henequén*
<b>Marítimos o estibadores (jornal al destajo, el cual difiere, según el peso del producto y posición del barco y del muelle)</b>	\$6.00 mercancía general un \$7.00 un jornal en el muelle \$8.00 un jornal en el manejo de cemento, hierro, etc. \$8.00 un jornal de henequén en estiba \$6.00 un jornal de henequén,	\$9.00 jornal mercancía í a bordo \$10.50 id. en muelles \$12.00 id. hierro, cemen y estiba de henequén.
<b>Checadores</b>	\$7.00 un jornal mercancía o henequén	\$10.50 un jornal en mercancía o henequén

Figura 5. Tabulador del pago<sup>246</sup> de jornal diario.

<sup>244</sup> AGN. Ramo Departamento del Trabajo. Caja 918. 4 Expediente. Asunto: Estadísticas de Asociaciones obreras de Yucatán. 1925.

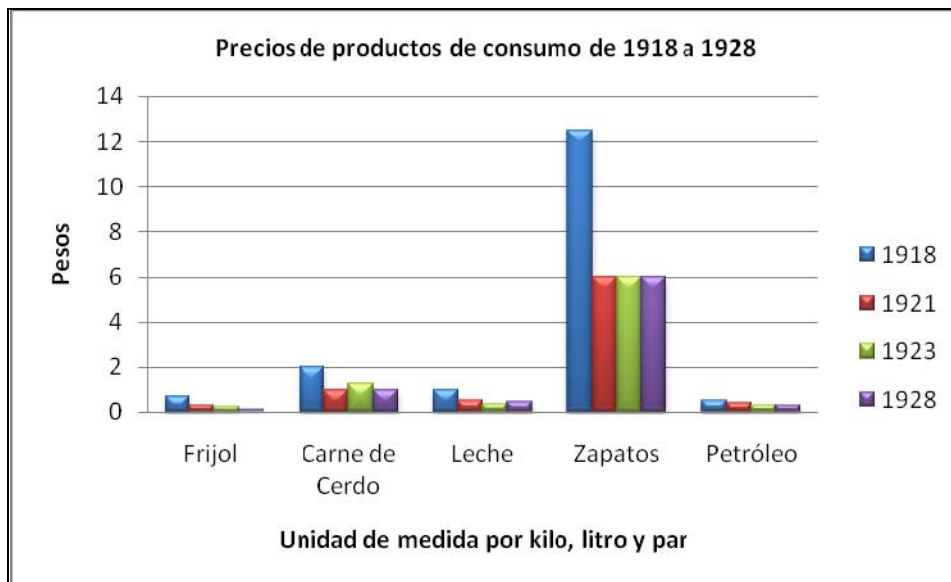
<sup>245</sup> A consecuencia de haber secundado la huelga de Veracruz en 1920 los "alijadores" recibieron nuevos incrementos salariales por el manejo de mercancías y henequén.

Artículos	Unidad	Precio Min/Max
Maíz	Kg	\$5.40 carga
Harina de trigo	“	\$0.40
Pan blanco	“	-----
Frijol (2)	“	\$0.20/0.45
Arroz	“	\$0.35/0.45
Carne de res (2)	“	\$1.50
Carne de cabra	“	-----
Carne de cerdo (2)	“	\$2.00
Carne de pescado (2)	“	\$0.75
Manteca (chicharrón)	“	\$1.00
Sal	“	\$0.08
Chile (2)	“	-----
Café (2)	“	\$2.00
Leche	Litro (1)	\$0.50/0.60
Dulce de piloncillo (1)	Kg	-----
Moscado	“	\$0.38
Granulado	“	\$0.46
De Pilón	“	-----
De cuadros	“	-----
Carbón	“	\$1.50 saco
Leña	“	-----
Manta 6 libras	“	\$0.50
Lona azul o dril (2)	“	\$0.75
Percal o género similar	“	¿
Calzado zapato	Par	\$6.00
Huaraches	Par	\$3.00
Sombreros (1) palma	Uno	\$3.00
Fieltro	“	\$6.00/8.00
Sarape	“	“
Renta vivienda	Mes	Según el área
Petróleo	Litro	\$0.40
Velas parafina	Kg	-----
Cebo	“	-----
Baño	Uno	?
Jabón	Kg	\$0.50

Figura 6. Tabla de costo de la vida obrera en 1921<sup>247</sup>.

<sup>246</sup> Las horas extras se pagaban entre \$2 y \$3 por hora, según el peso del producto y también se les pagó por razón de su comida a \$1.87 a cada trabajador.

<sup>247</sup> AGN. Ramo del Trabajo. Caja 245. Asunto: Estadísticas de asociaciones obreras de Yucatán. E.1 Foja 499.



**Figura 7. Precios de productos de consumo de 1918 a 1928<sup>248</sup>.**

<sup>248</sup> AGN. Ramo Departamento del Trabajo. Cajas relativas de 1918 a 1928. Asunto: estadísticas de asociaciones obreras de Yucatán.