

Primeras asociaciones obreras portuarias y movimiento sindical durante la Revolución Mexicana en el puerto de Progreso, Yucatán, México (1900-1930)

Mtro. en Historia CIESAS: Fausto José Martínez Díaz

Institución a la que pertenece: Estudiante de Doctorado en Humanidades línea Historia de la Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Iztapalapa (UAM-I), México, Distrito Federal.

Procedencia: Mérida, Yucatán, México

Este tema, ofrece un panorama general del movimiento obrero portuario yucateco para comprender su participación activa en la vida política, social y cultural de la ciudad y puerto de Progreso durante el lapso que va de 1900 a 1930. Se parte del origen y configuración urbana del puerto durante el Porfiriato, pues es a partir de la construcción del espacio portuario que se desarrolla su infraestructura marítima, comercial, educativa, y las actividades de tiempo libre en el período revolucionario. Asimismo, gracias al desarrollo del puerto se explica la proliferación de trabajadores no marítimos en el puerto cuya labor fortaleció la economía del estado en general. Por último, se expondrá los orígenes de las asociaciones obreras para entender cómo se convirtieron en sindicatos y ligas que dentro de la compleja estructura laboral portuaria se confederaron en la agrupación más fuerte de la región.

Origen, poblamiento y configuración urbana del puerto de Progreso

Para comprender la dinámica del trabajador porteño yucateco del siglo XX, es necesario remontar algunas consideraciones acerca de la constitución formal

de Progreso de Castro como puerto comercial y asentamiento humano de fines del siglo XIX. Pues su ubicación geográfica lo hacía entrada y salida de México desde la península, y el auge de la exportación henequenera lo llevó a convertirse después de Veracruz en el segundo puerto más importante del país a finales del siglo XX.

De esta forma, hacía la segunda mitad del siglo XIX cuando Estados Unidos comenzó a demandar cada vez más a fibra se marcó el repunte de la producción de henequén en Yucatán. Por tanto, las haciendas yucatecas se dedicaron al monocultivo de la planta, asimismo la producción de la misma tenía un proceso intensivo que demandaba considerablemente mano de obra. En ese marco, el movimiento portuario en la costa sisaleña de Yucatán se intensificó y grandes navíos llegaban de todas partes del mundo (Quezada, 2000).

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”. Juan Miguel Castro, argumentó que Progreso era un punto costero más cercano a Mérida. A partir de entonces, en 1871, Progreso fue abierto oficialmente como: Puerto de Altura y Cabotaje.

Una vez instituido su estatus como Puerto de Altura y Cabotaje, Progreso comenzó a poblarse de individuos provenientes del interior de Yucatán: 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 forma permanente con sus familias en el lugar, ya que se incorporaron a la naciente labor portuaria. Con los navíos también empezó a llegar gente de otros países principalmente de

China, Cuba, España y de las Islas Canarias que en proporción se establecieron en el puerto.

Este desarrollo permitió una nueva estructura laboral la cual estuvo constituida por diversos empleos para desempeñar las actividades de importación y exportación comercial:

a) Estibadores. Se encargaban de cargar a los barcos y distribuir el peso de las mercancías en el buque, y también realizaban descargas de los buques recién llegados.

b) Alijadores. Por medio de lanchas de vela o de vapor desembarcaban y transportaban 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.

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 unidas a un sistema *décauville*, es decir, rieles que facilitaban el arrastre del peso y que eran tiradas por mulas.

Los trabajadores llamados terrestres, 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, éstas eran hechas a través de cabrias portátiles tiradas por mulas que proporcionaban los comisionistas.

La mayoría de los trabajadores, eran dirigidos por “capataces” quienes provenían de puertos como Sisal y tenían un trato más directo con ellos. Estos

“jefes”, eran vistos por los obreros como “esclavistas” y “vampiros” que solo pretendían dar órdenes y hacer cumplir sus caprichos. En consecuencia al crecimiento del puerto, también surgieron otros obreros (albañiles, carpinteros, herreros, electricistas, “carretilleros”, tranviarios, entre los más importantes) y comerciantes que fueron clave en la vida económica de Progreso.

Inmediatamente después de su apertura, comenzaron las labores de urbanización en Progreso. Solo por mencionar una de las primeras construcciones fue el palacio municipal (1875), posteriormente se fomentaron el teatro *Dante* (1876), el mercado público (1878) y el faro (1893).

En general, aunque Progreso durante la segunda década del siglo XX ya contaba con el equipamiento urbano adecuado para satisfacer la vida cotidiana de sus habitantes, lo cierto es que muchas promesas realizadas durante la gestión del general Salvador Alvarado como gobernador de Yucatán, 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).

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. El primer muelle erigido fue el “fiscal” (1881); el segundo fue el “Rotger”; el tercero fue el “Cantón” (1891); el cuarto muelle fue el “Otero” y en 1905, se fomentó un quinto muelle, denominado “Porfirio Díaz”¹.

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, acarreaba 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

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.

¹ Que más tarde fue cambiado de nombre a “Benito Juárez”.

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: el “Pino Suárez”

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. Aunque también eran concurridos el “parque Juárez”, “El Águila” y el “Nacional”, donde se practicaba fútbol, béisbol y basquetbol, así como se llevaban a cabo corridas de toros, carreras de caballos y se instalaban los circos después de haber cubierto su temporada en Mérida, la capital. En los teatros “Principal”, “Variedades”, “Regis”, “Campoamor” y “Lucero” se proyectaban obras de cine mudo y se 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”. Aunado a lo anterior, también se abrieron en el puerto casas de juegos y apuestas, tales como el “Casino Obrero”, con billetes y mesas. Al igual otro sitio popular para divertirse fue la “gallera”. La iglesia, ubicada en el costado oriente del parque principal “Independencia”, también era un sitio muy concurrido. Entre la iglesia y el parque principal, se llevaban a cabo corridas de toros para las fiestas de San Pedro González Telmo patrón de los navegantes, 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”.

Surgimiento y desarrollo de las agrupaciones obreras de Progreso.

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 Francisco I. Madero” (CAPFIM), 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 CAPFIM 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 CAPFIM, 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.

Con el triunfo de Francisco I. Madero y José María Pino Suárez, el CAPFIM 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, 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. De esta manera con Madero en la presidencia, comenzaron a surgir otras uniones² obreras en Mérida, y por supuesto en Progreso.

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

² Estas agrupaciones, obtuvieron un austero apoyo a favor de mejorar sus condiciones laborales durante el gobierno de Nicolás Cámara Vales (1911-1913).

los sindicatos de la isla, ya que los constantes arribos a Cuba de extranjeros anarquistas y trabajadores provenientes de otras culturas³, habían enriquecido la forma de organización y defensa obrera al hacer explícitas sus ideologías.

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. 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.

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 inadecuado el uso de dicho término al hacer alusión a las anteriores corporaciones religiosas.

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. Otra agrupación que se formó fue la: “Asociación de Alijadores Marítimos Unión y Prosperidad”, el 31 de diciembre de 1911.

³ Como los nigerianos, que fueron pieza clave del trabajo portuario isleño a fines del siglo XIX.

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”, que ya habían intentado unirse desde años atrás, fundaran: “La Sociedad de “Carretilleros” de Progreso”.

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.

Condiciones de vida y trabajo del obrero marítimo

La vida cotidiana del obrero marítimo se desarrolló principalmente en los muelles. Para el trabajo marítimo era indispensable saber leer, sin embargo está documentado el caso de líderes obreros analfabetas que con base a su experiencia dominaban los artículos legales en materia laboral de la constitución.

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 los muelles como en las bodegas. El día habitual de los obreros marítimos iniciaba a las 7:00 horas en los muelles. 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 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. Se depositaba gran confianza en los capataces, pues ellos respondían de la honestidad y fidelidad de los contratados, dado que diariamente se manipulaban mercancías valiosas.

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 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

En general, la estampa cotidiana en el puerto durante el alvaradismo lo protagonizaba el convoy de plataformas tiradas por “mulitas”, a través del sistema *décauville* 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.

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.

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, noticias 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 asistieran inmediatamente al muelle, en donde era urgente su trabajo...”

Cabe señalar que en la primera década del siglo XX, llegaron al puerto trabajadores provenientes de Cuba que se desempeñaron en el puerto mayormente como capataces y obreros; y en menor proporción como profesionistas. Otros extranjeros fueron los españoles, estadounidenses y chinos que se desempeñaron como abarroteros o comerciantes, aunque algunos se insertaron directamente en el sector obrero.

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 la estabilidad laboral.

El salario 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 bodegas que estaban repletas de mercancías como en la suspensión del trabajo. 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.

Por otra parte, cabe señalar que la “semana inglesa” significó un medio viable de conseguir horas extras, pues en base a la ley del trabajo aprobada se estableció que los sueldos de quienes laboraban los sábados en la tarde deberían ser el doble. En este sentido, la Cámara Agrícola acusó a los obreros del puerto de preferir trabajar los sábados para obtener remuneraciones extras, que de hecho representaba el 40% del trabajo total, que a su vez significó para los patronos el encarecimiento del trabajo en un recargo del 100 % sobre las horas normales.

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.

Por lo regular, las Casas Comisionistas reportaban cinco obreros accidentados 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” para obtener “incapacidad” y así tener jornales, atención

médica y medicinas. E incluso las casas comerciales argumentaban que en algunas ocasiones los obreros se quejaban falsamente de tener dolores internos.

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 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 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. Tenía la función de proteger a sus miembros ante cualquier problema que afrontaran, como se hizo efectivo en el caso del cubano Quintilio Pérez.

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

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.

La labor cotidiana del obrero marítimo, estaba condicionada por las características propias del tipo de trabajo que realizaba y por las coyunturas económicas. 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 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 tanto los obreros relacionados directamente con la comercialización fueron los más demandados y mejor remunerados.

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”⁴.

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 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

⁴ 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.

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.⁵

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 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

⁵ “La huelga” *¡Luz!* Periódico Obrero-Órgano del grupo Acción Libertaria. 20 de junio de 1913, p 1

confluyeran en movilizaciones donde tomaran parte de forma unívoca, dado que perseguían objetivos distintos en la lucha⁶ 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...⁷

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 sindicatos⁸ 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 Montes⁹, en representación de los 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 tranviersos¹⁰.

⁶ 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.

⁷ "Breve historia de los trabajadores marítimos" *La Defensa del Obrero* (Órgano de la Federación Obrera de Progreso), 10 de junio de 1923, p 18.

⁸ 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).

⁹ Yerno de Olegario Molina y miembro de la oligarquía henequenera.

¹⁰ Los tranviersos 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

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 ferrocarriles¹¹. 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 del Trabajo de México¹². Sin embargo, ante la lenta designación del árbitro, las Casas Comisionistas gestionaron con el

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 tranviarios reclamaron un aumento salarial, el cual fue conseguido, pero los patrones no quisieron recontractar 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 recontractaron 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).

¹¹ AGN. Departamento del Trabajo. 1912-1913. Caja 10, expediente 5. Asunto relativo a las demandas presentadas por la Unión de Ferrocarriles.

¹² 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).

Depto. del Trabajo la aprobación inmediata de un contrato para reclutar “trabajadores libres” en Mérida¹³. 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 libres¹⁴” 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 tarifas salariales establecidas por los

¹³ Sabían que los obreros libres de Mérida carecían de unidad y organización laboral.

¹⁴ 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).

comisionistas antes de la huelga, y sólo en caso de que triunfara la huelga se les pagaría las diferencias que habían dejado de percibir¹⁵.

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 huelga¹⁶.

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”¹⁷. 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).

¹⁵ 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

¹⁶ *Ibidem*, f 42-62.

¹⁷ “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