

## Del crimen al control laboral: la reorganización del trabajo durante la modernización del puerto de Veracruz, 1895-1908

*From crime to labor control: reorganizing labor during the Veracruz port modernization, 1895-1908*

*Do crime ao controle laboral: a reorganização laboral durante a modernização do Porto de Veracruz*

DORA CECILIA SÁNCHEZ-HIDALGO

Profesora-investigadora del Instituto de Investigaciones Histórico-Sociales de la Universidad Veracruzana. Doctora en Historia de América Latina en la Universidad de Chicago (2014), con el apoyo de Conacyt y del Programa Internacional de Becas de la Fundación Ford (IFP). Además de recibir distintos apoyos como la beca Tinker Field Research Grant, otorgada por Center of Latin American Studies de la Universidad de Chicago, la beca Kunstadler Travel Grant y la beca de la Fundación Mellon.

Código ORCID: 0000-0001-9933-6089

Este artículo se escribió con el apoyo del Programa para el Desarrollo Profesional Docente (Prodep) de la Secretaría de Educación Pública.

<http://dx.doi.org/10.14482/memor.35.10449>

*Recibido:* septiembre 9 del 2017.

*Aprobado:* mayo 11 del 2018.

*Citar como:*

Sánchez-Hidalgo, D. (2017). Del crimen al control laboral: la reorganización del trabajo durante la modernización del puerto de Veracruz, 1895-1908. *Memorias: Revista Digital de Arqueología e Historia desde el Caribe* (mayo-agosto), 79-106.

## Resumen

En este artículo se estudia cómo cambiaron las prácticas laborales y sociales que normaban la organización laboral en el puerto de Veracruz entre 1895 y 1908. En esos años la Cía. Pearson & Sons trabajó como contratista para el Gobierno mexicano en la construcción de nuevas instalaciones portuarias. A través del análisis de una serie de juicios criminales, mi objetivo es abrir nuevas posibilidades de investigación que permitan comprender dinámicas laborales tales como la subcontratación, las relaciones de poder entre vigilantes y trabajadores y las formas de pago.

*Palabras clave: prácticas laborales y sociales, organización del trabajo, innovaciones tecnológicas, sistema portuario.*

## Abstract

This article studies how labor and social practices that ruled labor organization at the port of Veracruz changed between 1895 and 1908. During this period, the Pearson & Sons Co. worked as a contractor for the Mexican government in the building of new port facilities. Through the analysis of a series of criminal trials, the main goal here is to open-up new research possibilities to understand labor dynamics such as sub-contracting, power relations among watchman authorities, and workers and payment.

*Keywords: Labor and social practices, labor organization, technological innovations, and port system.*

## Resumo

Este artigo estuda como mudaram as práticas laborais e sociais que regularam a organização laboral no porto de Veracruz, entre 1895 e 1908. Durante este período a Cía. Pearson & Sons foi contratada pelo governo mexicano para a construção de novas instalações portuárias. Por análises de uma série de processos criminais, o objetivo é abrir novas possibilidades de pesquisas para entender as dinâmicas laborais tais como a subcontratação, as relações de poder entre os vigilante e os trabalhadores e as formas de pagamento.

*Palavras chave: Práticas laborais e sociais, organização laboral, inovações tecnológicas, sistema portuário.*

## Introducción

Para poder comprender la magnitud de la transformación de las prácticas laborales y sociales en el puerto de Veracruz entre 1895 y 1908, se debe partir del hecho de que hacia principios de 1890 éste no contaba ni siquiera con su propia rada. En estas condiciones, los buques fondeaban en la antigua fortaleza de San Juan de Ulúa, a donde las lanchas iban y venían para hacer la descarga en el muelle fiscal. La precariedad de las instalaciones en tierra dificultaba aún más el trabajo de carga, descarga y transporte a las casas comerciales, pues toda la mercancía permanecía en la Plazuela del Muelle y en las bodegas que se encontraban en pésimas condiciones. Además de estas deficiencias, la situación se agravó cuando la vía férrea que conectaba esta área con la antigua estación de San José se levantó en 1881.<sup>1</sup> Ante este panorama, la demanda de mano de obra era muy alta, especialmente en la temporada en se que incrementaba la llegada de buques comerciales.<sup>2</sup> Hacia el último tercio del siglo XIX, esta organización laboral tuvo que cambiar ante el aumento del comercio exterior que exigía una bahía de gran calado, ampliar el muelle fiscal, mejorar los almacenes y construir un sistema de vías que facilitara la circulación interior (Guadarrama, Connolly y Díaz, 2002, p. 80). En este artículo se busca abrir nuevas preguntas acerca de cómo cambiaron las prácticas laborales y sociales en este contexto, a fin de explicar la reorganización laboral en un periodo en el que la integración a los mercados globales aumentó la demanda de trabajadores.<sup>3</sup>

Sobre este proceso, Priscilla Connolly (1997) —en una de las pocas investigaciones sobre la organización laboral en el puerto de Veracruz— argumenta que las estructuras tradicionales de trabajo basadas en el pago por jornal, el peonaje y la subcontratación impidieron el surgimiento de relaciones de producción capitalista en la industria de la construcción. Además, sostiene que durante el tiempo que duró el contrato entre el Gobierno federal y la Cía. Pearson & Sons (1895-1902), se generaron dinámicas de trabajo “híbridas”, en las que el contratista aprovechó ciertas formas de enganche de trabajadores pagados por jornal y por el tequio. Estas formas tradicionales se combinaron con el contratismo inglés introducido por dicha compañía, de manera que, gracias al aumento de la oferta de trabajo en

- 1 En un convenio entre el Ayuntamiento de Veracruz y el Ferrocarril Mexicano se negoció la concesión de unos terrenos al norte de la ciudad para conectar el Ferrocarril Mexicano con la Plazuela del Muelle. Una condición fue levantar unas vías que iban de la Plazuela a la antigua estación de San Juan al sur. Véase al respecto Sánchez (2014, p. 168).
- 2 En Veracruz la temporada alta estaba marcada por los vientos conocidos como los “nortes”, pues aunque éstos ponían en riesgo las embarcaciones fondeadas en Ulúa, también coincidían con la época del año en que las enfermedades, como la fiebre amarilla, disminuían más.
- 3 En un artículo sobre las plantaciones de café en el Soconusco, Chiapas, Lurtz (2016) demuestra que el aumento de la demanda de mano de obra incentivó la formación de contratos asalariados duraderos en lugar de las estructuras tradicionales coercitivas de enganche por deuda.

la región, se garantizó el flujo de mano de obra y fue posible subcontratar peones para la construcción.<sup>4</sup> En principio, coincido con esta autora, pues en el puerto no se contrató a los trabajadores con un salario, sino por jornal. Lo que no queda claro es el significado de esas dinámicas de trabajo “híbridas”.



Fuente: Guadarrama, H., Connolly, P., y García Díaz B. (Eds.). (2002). Veracruz. La elevación de un puerto. México: Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. Con autorización de la Colección-INAH foto número 609993.

**Foto 1.** La puerta de la Aduana Marítima en 1890

Este vacío es problemático. Primero, se asume que el enganche y el tequio eran formas tradicionales de trabajo en la región que no cambiaron; y, segundo, no se explica cómo estas dinámicas entraron en tensión cuando el aumento de la demanda de mano de obra y los cambios tecnológicos rompieron con los ciclos

4 Connolly ha argumentado que la subcontratación de peones en Veracruz fue posible gracias al movimiento de los jornaleros que hacían de su trabajo temporal en el puerto un complemento o una válvula de escape a los vaivenes de la economía de autoconsumo en el campo. Esta interpretación está basada en la comparación de la subcontratación de peones que tuvo lugar durante la construcción del Gran Canal de la Ciudad de México. Si bien la autora señala que las condiciones del mercado laboral en Veracruz eran distintas, reconoce la falta de evidencia acerca de cómo llegaban los trabajadores al puerto, cómo se contrataban y las dinámicas de movilidad de mano de obra en la región central de Veracruz (Connolly, 1997).

comerciales históricos del puerto. Con el fin de resolver estas preguntas, en este artículo estudio las dinámicas de la organización del trabajo en los años que dicha compañía estuvo a cargo de las obras de ampliación de las instalaciones portuarias. La propuesta es utilizar una serie de juicios criminales relacionados con delitos cometidos en el puerto.<sup>5</sup> Esta mirada desde la cotidianeidad permite ampliar el análisis más allá de la construcción misma. Basada en esta información, argumento que el proceso de ampliación de las instalaciones portuarias abrió posibilidades de movilidad social y espacial, tanto para los trabajadores portuarios como para los peones de la construcción y los jornaleros, con lo que se crearon nuevas dinámicas de trabajo en todos los sitios del proceso productivo.

Los expedientes judiciales abren posibilidades interpretativas que permiten estudiar el diario acontecer del puerto a fin de indagar las ventajas que les ofrecía a los trabajadores, así como los riesgos que éstos enfrentaban.<sup>6</sup> En la lectura de un juicio se tiene una idea más clara de cómo accedían al trabajo, cuáles eran sus principales actividades, qué perspectivas tenían para mejorar su posición dentro de la jerarquía laboral y cómo la presencia de la compañía cambió las oportunidades para emplear-

---

5 Estos documentos se encuentran en el Archivo Histórico de la Casa de la Cultura Jurídica de Veracruz (AHCCJV en adelante) que pertenece al Tribunal Superior de la Federación. El archivo está organizado por años (1823-1990) y por ramos. Esta investigación se enfoca en el ramo “Penal”, que contiene delitos cometidos en todo el estado. Más adelante explicaré la metodología utilizada en este trabajo, mas por el momento baste señalar que en este ramo se procesaba a los trabajadores y los expedientes incluyen casos de robo, contrabando, lesiones, accidentes, heridos, pleitos e incidentes de libertad.

6 La riqueza de los juicios criminales como documento histórico también ayuda a resolver retos de falta de información. En el Archivo General de la Nación, en el Fondo de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, se encuentra un archivo que contiene la información de los convenios y contratos firmados por las compañías que trabajaron en los primeros intentos de modernización del puerto. A pesar de la riqueza de este archivo, los años que abarcan están fuera de la temporalidad aquí tratada (1870-1887). En cuanto al Archivo Municipal Histórico de la ciudad de Veracruz, en esos mismos años también existe información sobre conflictos en el puerto, sin embargo, a la llegada de la Cía. Pearson & Sons la participación del Ayuntamiento en temas relacionados con la vida de los trabajadores del puerto también desaparece. Este silencio nos habla de dos cosas: primero, la federalización de las obras públicas, y segundo, las características del contrato que mucho se decidió por la relación personal entre el presidente Díaz y Pearson. Ahora bien, en cuanto a los archivos del periódico local más importante *El Dictamen*, se encuentran cerrados al público y los investigadores que han tenido acceso no han encontrado información relacionada con el trabajo o con los gremios en los años aquí tratados. En cuanto a otros semanarios locales como *Diario Comercial*, existen algunos ejemplares en el Archivo Histórico Municipal de Veracruz (AHMV). En la prensa, a nivel nacional, las noticias sobre el puerto son básicamente sobre información mercantil, financiera y bursátil (*Semana Financiera* y *El Economista*). Por último, la prensa “obrera” aparece más tarde, en el contexto de la Revolución mexicana. Los archivos obligados son los de la compañía que se encuentran en Londres y no he podido consultar. Debido a esta carencia, lo que aquí quiero mostrar es cómo el estudio de los juicios puede abrir líneas de investigación que permitan empezar a entender la lógica de la empresa y sus estrategias gerenciales para organizar el trabajo. Otro reto, más de fondo a fin de realizar este estudio, es precisamente la política laboral de Díaz y la falta de una legislación del trabajo a nivel constitucional en México. De hecho, es interesante que el código en el que se incluía una legislación que afectaba de forma directa la vida de los trabajadores, era precisamente el Código Penal para el Distrito Federal y Territorio de la Baja California: sobre delitos de fuero común y para toda la República sobre delitos contra la Federación (1873). Si bien esta información es parte de una investigación más amplia que estoy realizando actualmente, en el presente artículo la intención es realizar un análisis micro durante los años que la compañía se dedicó a ampliar el puerto y a coordinar el trabajo de descarga entre los sitios concretados y aquellos en construcción.

se. Estas pistas brindan información que ayuda a entender el marco normativo bajo el cual operaría la Cía. Pearson & Sons establecido en el contrato con el Gobierno mexicano (Secretaría de la Marina, 1895). A partir de esto, argumento que durante la modernización de las instalaciones portuarias el trabajo ocasional se convirtió en un rasgo estructural de la economía de Veracruz, en el que las compañías contratistas evitaron la creación de vínculos estrechos de responsabilidad entre trabajadores y patrones, pero, al mismo tiempo, las prácticas laborales y sociales garantizaron el cumplimiento del trabajo diario (Sábato y Romero, 1992).

## **La naturaleza del puerto de Veracruz: marco normativo para una administración moderna**

Porfirio Díaz fue presidente de México de 1876 a 1880 y de 1884 a 1911, años en los que se construyó la infraestructura ferroviaria y portuaria que conectaría los mercados internos con los sistemas de comercialización mundial (Kuntz, 2007). En este proceso el puerto de Veracruz fue estratégico, no solo por ser el más antiguo, sino porque era el punto de partida hacia Europa. Además, ser el puerto que conectaba el mundo con Ciudad de México lo convertía en el puerto con la recaudación fiscal más alta del país. Esta naturaleza lo puso en el centro de los debates en torno a una política comercial cuyo objetivo era reformar las tarifas arancelarias y aumentar con esto el comercio exterior, de modo que se mantuviera siempre la balanza comercial. Esto implicaba una reforma administrativa que agilizará el trabajo diario; requería, también, ampliar el muelle fiscal, construir instalaciones portuarias y, sobre todo, transformar la organización laboral.

En esta dirección la Sociedad Cassan y Cerdán (1887-1890) construyó un dique que empezó a darle forma a la bahía. Sin embargo, el proyecto más importante se concretó con el contrato entre Díaz y Sir William Pearson, director de la Cía. Pearson & Sons (Garner, 2013, p. 121). Sobre este punto me interesa resaltar la habilidad negociadora que este personaje tenía para resolver los obstáculos relacionados con la ejecución del trabajo. De hecho, el éxito del contratista en Veracruz dependió, en gran medida, de que las distintas etapas del proceso productivo quedaran en sus manos. Es importante especificar que antes de su llegada, los comerciantes veracruzanos organizados en la Cámara de Comercio ya habían logrado concretar con las autoridades portuarias algunos pasos en la sistematización del proceso (Cruz y Gómez, 2016, pp. 61-62). Si estos comerciantes cooperaron con Pearson, fue porque la compañía logró superar uno de los obstáculos que las compañías anteriores (Buette & Caze y la Sociedad Cerdán & Cassan) no pudieron. El contratista aseguró un acuerdo con el Gobierno federal: la definición de precios con base en el pago

oportuno de jornales a los peones de la construcción y el acceso irrestricto a los materiales básicos para la obra. Con ello creó confianza en la inversión, no solo con su mayor “cliente” (el Gobierno federal), sino con los importadores de mercancías que pagaban derechos en la Aduana Marítima y hacían del puerto un negocio en sí mismo; fueron ellos quienes al final de cuentas respaldaron la obra con el capital financiero. Esto, porque el costo de la obra solo se solventaba si la actividad portuaria no se detenía; es decir, si los ritmos de internación, carga y descarga, así como de verificación, se mantenían.<sup>7</sup> Fue en este microcosmos en el que las relaciones entre trabajadores y vigilantes cambiaron las prácticas laborales que normaban la vida de los trabajadores en el lugar de trabajo. A continuación se describe el marco normativo bajo el cual operó la compañía, con el fin de abrir algunas preguntas sobre el impacto que tuvo su actividad constructiva en el sistema portuario. Al describir la naturaleza de la compañía lo que interesa es resaltar sus obligaciones en lo que se refiere a la organización del trabajo de descarga.

La compañía fijó los límites de sus responsabilidades y las garantías para la construcción de las obras del puerto; además estableció que podría cancelar el contrato cuando “casos fortuitos” o “de fuerza mayor” atrasaran las obras y no permitieran el buen funcionamiento del sistema portuario. Primero, cuando no se lograra juntar “a la gente necesaria para la continuación del trabajo” y, segundo, cuando hubiera “huelgas o conjuraciones” que detuvieran el trabajo.<sup>8</sup> Estas situaciones estaban contempladas en los países donde se produciría la maquinaria para la obra, no en México, y mucho menos en el puerto.<sup>9</sup> De hecho, en el contrato los temas del trabajo, así como las formas de pago, las contrataciones y las condiciones laborales estaban por completo ausentes. Ese asunto atañía a la esfera de lo privado, como una negociación entre el contratista y el trabajador de la construcción. De esta manera, estos dos actores —a través de subcontratistas— negociarían las normas que regirían la vida laboral.

En el contrato se estableció que la compañía sería responsable de “proporcionar las facilidades para la carga y descarga en cada tramo de dock o malecón que quede terminado”. Además, se comprometía a que en cuatro años sería posible “descargar y cargar al mismo tiempo hasta seis vapores de los más grandes que vienen

7 Durante los trabajos de la empresa Buette & Caze y el contrato con Cedan y León Cassan el Gobierno se resistió a incluir el pago de los jornales en la nómina de los pagos dentro de los presupuestos originales. Esto porque el número de jornaleros variaba significativamente a lo largo del año, sobre todo en las épocas de nortes cuando aumentaba el riesgo de perder las obras terminadas y las dificultades para seguir avanzando en la construcción. Al garantizar el flujo de capital, la Cía. Pearson & Sons pudo controlar los procesos de subcontratación de peones y jornaleros sin contratiempos (Sánchez, 2014).

8 Véase el artículo 30, sección 2ª, del Contrato de las Obras del Puerto de Veracruz (Secretaría de la Marina, 1895).

9 Véase el artículo 30, facción 4ª, del Contrato de las Obras del Puerto de Veracruz (Secretaría de la Marina, 1895).

al puerto”.<sup>10</sup> Si bien la Aduana Marítima supervisaría el proceso bajo la misma normatividad que regía al Muelle fiscal, era la compañía la que debía garantizar la actividad, pues se encargaría de descargar en los *docks* y muelles terminados por ella. Así, se convertía en la coordinadora de las actividades diarias que harían funcionar el sistema portuario: tanto del trabajo de construcción como del traslado de los cargamentos entre el mar y los muelles. Aun cuando en el contrato no se especificaban las responsabilidades legales de la empresa, ni hasta dónde llegaban sus atribuciones para garantizar dichas actividades, quedó claro que una facultad crucial de Pearson & Sons sería agilizar el libre flujo de los lancheros y cargadores en los sitios que quedaran construidos, al mismo tiempo que movilizaba a sus peones entre un espacio y otro. Lo importante para la compañía era mantener un equilibrio en los ritmos entre los sitios de trabajo. El reto era evitar la llegada de más trabajadores de los requeridos para la actividad portuaria en temporadas bajas y evitar la escasez en temporadas altas de tráfico marítimo (Carnes, 2014, p. 97). Era necesario, entonces, mantener la circulación de los trabajadores *dentro* del sistema portuario. Ante estos ritmos productivos a la empresa no le convenía establecer relaciones contractuales duraderas.

## La naturaleza de la fuerza laboral

Los ingenieros que construyeron el dique noroeste en 1887 mantuvieron el flujo de peones al pagarles un jornal prácticamente del doble que en el resto del país. Se conoce poco acerca de cómo los contrataban, si estaban organizados en gremios, de dónde llegaban o sí los traían de algún lugar.<sup>11</sup> Sin embargo, sabemos que des-

10 Véase el artículo 5 del Contrato de las Obras del Puerto de Veracruz (Secretaría de la Marina, 1895).

11 El estudio clásico de Friederich Katz sobre las tendencias de movilización de la fuerza de trabajo de una región a otra durante el Porfiriato, es un artículo fundamental para comprender las condiciones laborales a lo largo y ancho del país. El trabajo temporal en haciendas, minas, compañías agrícolas y ciudades fue una solución a la falta de mano de obra en ciertas regiones durante la temporada de producción. Desde la región, Katz proporciona un panorama global, pues explica estas dinámicas laborales a partir de la complementación entre regiones dependiendo de las particularidades productivas, estratégicas, tecnológicas y de las relaciones laborales. De esta manera, pone sobre la mesa las tendencias que facilitaron la contratación vía enganche. Sin embargo, en ese artículo publicado en 1974, Katz señala la necesidad de profundizar en la investigación sobre las formas de contratación y el salario, pues no se contaba con bases de datos e índices que vertieran luz al respecto (Katz, 1974). Por su parte, Jorge Durand demuestra que el enganche no siempre fue un sistema de trabajo forzado, sino que más bien abría distintas formas de trabajo. Para el caso del trabajo agrícola, explica que este sistema también tenía el propósito de garantizar el regreso de los trabajadores a la siguiente temporada, así como la transportación en los dos sentidos que mantuviera un equilibrio en los ritmos laborales. Esto implicaba darles a los trabajadores ciertas mejoras en las condiciones de vida, que los patrones solo estarían dispuestos a absorber dependiendo de las posibilidades de recuperar el costo (Durand, 1996). Con relación al trabajo temporal, Paolo Riguzzi plantea que se conoce muy poco sobre cómo funcionaban los contratos informales en el Porfiriato. Propone investigar sobre dos aspectos. Uno, explicar cómo funcionaban estos contratos en las haciendas cuando el trabajo era temporal pero se repetía según distintos ciclos productivos. Esta discusión toca la explicación de Durand con relación a cómo se garantizaba la oferta de trabajo cíclico. Sin embargo, Riguzzi lo hace más complejo cuando pregunta cuáles eran entonces las diferencias y similitudes entre el mercado del trabajo en el campo y los contratos informales en otros mercados, como, por ejemplo, en las minas y, en nuestro caso, los puertos. Sobre todo, cuando los ritmos productivos empezaron a cambiar profundamente (Riguzzi, 2009).



de muy temprano en Veracruz no hubo esclavos en el trabajo de carga y descarga del puerto.<sup>12</sup> También sabemos, gracias a la información de varios juicios, que al llegar Pearson & Sons había peones de la construcción provenientes de Oaxaca y Puebla contratados específicamente por la compañía, pero no es posible asegurar que ésta utilizara el peonaje por enganche.<sup>13</sup> Comparar este proceso con Veracruz sería fructífero si las dinámicas laborales en la construcción se limitaran a los trabajadores de la construcción. En el puerto esas dinámicas eran parte de un sistema, en el cual no es posible separar a los peones de la obra de los trabajadores del sistema portuario, pues los peones siempre tenían la posibilidad de adentrarse en las bodegas de un buque o contratarse como cargadores, y los trabajadores portuarios podían integrarse a las obras del puerto. Esta situación fue semejante a la de muchos puertos del siglo XIX, donde abundó la mano de obra ocasional (que a diferencia de la temporal se requería todo el año) como respuesta a los cambios tecnológicos y a los movimientos migratorios locales y globales (van Voss, van der Linden y Sanchis Martínez, 2003, p. 42).

En estos cambios de las economías portuarias, algunos estudios explican que los jefes de cuadrilla fungían como intermediarios por su capacidad para articular las prácticas sociales en una serie de negociaciones clientelares que le daban sentido de comunidad a las clases trabajadoras (Scott, 1988). Una investigación más reciente sobre los puertos del Caribe colombiano complejiza esta aproximación al demostrar que las cuadrillas de trabajadores lograron regular la oferta y la organización laboral durante el siglo XIX, hasta lograr eliminar la figura del contratista a principios de 1920 (Solano, 2010, p. 39). En esta dirección, otros estudios han abierto preguntas en torno a los grados de movilidad social y espacial de los trabajadores en minas y fábricas, las cuales permiten ampliar el conocimiento sobre este proceso más allá de una visión clientelar (Ramos, 1981). De forma más re-

12 De acuerdo con Antonio García de León, para finales del siglo XVI, entre los alijadores de descarga en el muelle, “predominaban aquí los negros y mulatos *libres sujetos a jornal* y que en los tiempos muertos de la descarga se dedicaban a toda clase de oficios para compensar sus necesidades de vida. Sólo pocos esclavos descargaban el azogue y realizaban las tareas duras”. Además, desde ese entonces la Lonja mercantil y el Consulado de Comerciantes pedían al rey terminar con el trabajo esclavo [cursivas añadidas] (García de León, 2011, p. 865).

13 En dos capítulos dedicados al estudio del ‘trabajo en el puerto’, Priscilla Connolly se enfoca en los contratistas y los “peones” de las Obras del Puerto y en las tensiones entre trabajadores extranjeros con operarios mexicanos. De acuerdo con la autora, el hecho de que estas relaciones laborales no se modernizaran estuvo íntimamente ligado a la historia del peón y a los “sistemas de enganche con raíces prehispánicas en el tequio”. Partiendo de ahí, la autora plantea una pregunta interesante acerca del posible impacto del puerto como centro de atracción laboral en las dinámicas regionales de migración: “No se sabe si esto (mejores jornales) era resultado de las obras de construcción o si, por el contrario, el relativo desarrollo del resto del estado facilitaba la fluidez en el mercado de trabajo para la construcción”. Sin embargo, su conclusión sobre las posibles formas de contratación de Pearson en el puerto están basadas en su comparación con el “Gran Canal” de la ciudad de México: “Aunque algunos navvies irlandeses fueron traídos a Veracruz. Por lo general se recurrió a los mecanismos locales para el reclutamiento y organización de la fuerza de trabajo, tal como se demostrará para el caso del gran canal” (Connolly, 1997, p. 176).

ciente, algunas investigaciones han reconocido la necesidad de volver a la última mitad del siglo XIX, antes de los periodos de cooptación de los movimientos obreros, y estudiar cómo nuevas normas de las relaciones laborales tomaron forma en las instituciones políticas y en las estructuras geográficas de los procesos productivos de integración a la economía global. Esto, con el propósito de demostrar que los vínculos entre los trabajadores serían mucho más profundos y generarían formas de participación política que serían la base de las relaciones entre obreros, empleadores y Estado (Carnes, 2014, p. 93). Para el caso de Veracruz, una pregunta que abona en esta dirección es cómo y por qué las estrategias de subcontratación de las compañías se adaptaron a las prácticas laborales de los trabajadores, y cómo fueron cambiando a finales del siglo XIX. ¿Qué ganaban, o qué perdían, los trabajadores en un mercado laboral más fluido, aunque inestable? (Sewell, 2005).

## Metodología y análisis de los juicios criminales

En la historia de la modernización de los Estados nacionales el papel que jugaron las instituciones de castigo y control social fue fundamental para la construcción de una fuerza de trabajo disciplinada y moderna. A fin de estudiar cómo fue este proceso en el caso del Estado porfirista, utilizo una serie de juicios criminales producida en el Juzgado del 4º distrito de la ciudad de Veracruz, a donde eran remitidos los trabajadores del puerto que cometieran algún delito. Una de las riquezas de esta fuente es que a través de ella es posible entender no solo la naturaleza del castigo, sino también del crimen y, por tanto, de las nociones de criminalización en el lugar de trabajo (Salvatore, 2010).

Metodológicamente, lo primero es tener en cuenta que el juzgado es un espacio de confrontación máxima con la autoridad, donde tanto el acusado como los testigos, las autoridades menores y los sospechosos van a buscar decir todo lo que ellos piensen les puede evitar ser sentenciados o convertirse en sospechosos. Segundo, partimos de que las autoridades tienen la certeza de que ellos son los representantes de la ley y, por tanto, sus preguntas, las maneras en que dirigen el juicio, las preguntas a los testigos o los momentos en que deciden que es necesario hacer un careo dependerán de las razones por las cuáles el juez cree que el acusado pudo haber cometido la falta. Esto implica que los jueces hacen una interpretación *a priori* de quién es el acusado, es decir, lo ubican dentro de una representación social que refleja la construcción de la criminalidad en su especificidad histórica (Picatto, 2014, p. 135). Tercero, el investigador nunca debe perder de vista que en la lectura de los juicios no se busca saber quién cometió el delito, o si el juez dictó una sentencia justa o no. Una vez claros estos tres puntos, el siguiente paso al leer un

juicio es poner atención al lenguaje utilizado por los actores y tratar de identificar los usos y los mecanismos de los discursos, y cómo los actores sociales se apropiaban de ellos para salir de su situación (Teitelbaum, 2006, p. 1223). Aquí me refiero a un discurso sobre los significados de justicia, de los marcos legales que rigen a una sociedad a partir de lo que está bien y lo que no. Este discurso se produce en la práctica dentro del juzgado y fuera de él. Se genera, entonces, tanto en las prácticas de administración de justicia como en las prácticas laborales y sociales que se consideran lícitas e ilícitas dentro del lugar de trabajo.

Es importante señalar una característica del Juzgado 4º que complejiza la comprensión de las prácticas de administración de justicia: que en él convergían autoridades municipales y las del puerto (que eran federales). El peso que cada una tendría en el proceso judicial dependía del lugar donde se hubiera cometido el delito, o donde se hubiera aprehendido al sospechoso, siempre y cuando el hecho estuviera relacionado con el puerto. De manera que, al leer el documento, se pone especial atención en el orden en que aparecen las autoridades (si el acusado se refirió primero a las autoridades portuarias o a los gendarmes municipales). Es en esa lectura en la que podemos penetrar en la vida cotidiana de los trabajadores portuarios, en las prácticas laborales y en las relaciones de poder con las autoridades, a fin de comprender las dinámicas de la organización laboral.

### ■ **Subcontratación: ¿sistemas de enganche y tequio?**

Con el contrato con Pearson & Sons, cada compañía (Ferrocarril Interoceánico, Ferrocarril Mexicano, Cía. Naviera Mexicana, Cía. Pearson & Sons, Cía. Terminal, Cía. Stevedoring of Veracruz, y Cía. Alijadora) subcontrataba, pero ninguna controlaba la subcontratación de todos los trabajadores. Todas utilizaban “jefes de cuadrilla” a fin de proveerse de mano de obra. La labor de estos jefes era juntar diariamente a los trabajadores en los muelles para armar cuadrillas y colocarlas en donde hubiera trabajo. Pero estos “jefes” también podían contratarse como jornaleros en otra cuadrilla. Además, las casas comerciales siguieron contratando de forma directa a sus propios lancharos, cargadores y carretilleros. La eficiencia del sistema consistía en garantizar día a día la viabilidad de encontrar trabajo para una operación de los cargamentos o en las obras; es decir, de forma constante se necesitaba trabajo ocasional, bien fuera por los días que durara la descarga de un barco, o bien por el día en la construcción o por la estiva en una bodega.

Cuando las cuadrillas de jornaleros y trabajadores especializados, como, por ejemplo, maquinistas o conductores de grúas, realizaban una maniobra en conjunto, el contacto entre ellos era mínimo, pues “cada dos días se separan” (AHC-

CJV, 1895) a los jornaleros de las cuadrillas. Una tendencia parecida se observa en los casos de accidentes, pues los trabajadores, por lo regular, aseguraban no conocer a sus compañeros. Este fue el caso de Vicente Hernández, de 55 años, quien se lastimó una pierna cargando unas vigas para las obras. Cuando declaró, aseguró que “ignoraban sus nombres y no los conoce, porque diariamente los cambian de trabajo” (AHCCJV, s. f.). Con estas averiguaciones las autoridades buscaban saber si el accidente había sido causado por alguien. Es posible inferir que con el fin de evitar el conflicto, los trabajadores posiblemente negaban conocer a sus compañeros; sin embargo, si cruzamos sus declaraciones con la información personal que los implicados daban al juez, queda claro cómo, más allá de que estas declaraciones fueran una forma de protegerse, la organización del trabajo en el puerto efectivamente dificultaba la creación de lazos a partir de sus lugares de origen. Además, los expedientes revisados muestran que los integrantes de la cuadrilla venían de diferentes lugares. Aunado a esto, los jefes de cuadrilla contrataban a la gente de forma directa en los muelles a cualquier hora del día, para después subirla a los buques (AHCCJV, 1898, febrero). Esto no significa que más de alguno conociera al jefe de cuadrilla por venir del mismo pueblo que él y, por tanto, acudiera al buque donde éste estuviera reclutando gente (AHCCJV, 1902a); no obstante, esto no podía ser siempre, ni para todos, pues en el caso de que su amigo o conocido no estuviera en los buques, el jornalero debía contratarse con alguien más si no quería endeudarse para satisfacer su consumo diario.<sup>14</sup>

También se encontraron casos en los que los jornaleros buscaban a algún jefe de cuadrilla que tuviera buena reputación, como, por ejemplo, el de un “recién llegado” a quien le recomendaron fuera con “Don Juan”, un hombre muy conocido entre los peones, pero que ninguna compañía tenía registrado como jefe de cuadrilla (AHCCJV, 1902b). De la misma manera que los jefes de cuadrilla contratados por las empresas no tenían control sobre los hombres a su cargo (pues no existían listas, ni para contratarlos, ni para pagarles el jornal), la empresa tampoco llevaba un registro de los jefes de cuadrilla por más de cierto número de días (AHCCJV, 1898, octubre 14). Además, el número de trabajadores bajo su supervisión dificultaba el trato directo entre jefe y jornaleros. Por ejemplo, en un accidente a bordo de un vapor el capataz declaró no conocer a la tripulación del buque, ni a quienes

14 Estas formas de operar eran muy distintas a las cuadrillas que trabajaban en las minas. Sobre todo antes de 1914, cuando empieza a aparecer evidencia sobre la creación de lazos entre los trabajadores del puerto. Los estudios sobre la relación entre organización del trabajo y trabajo temporal que se han hecho en otras ciudades donde se estableció un centro de desarrollo económico, como, por ejemplo, una mina, demuestran que los jornaleros crearon prácticas y códigos sociales que estructuraron patrones de contratación basados en grupos de edad, barrios y rutas migratorias anteriores a la llegada de las compañías (von Mentz, 2001).

manejaban las máquinas de descarga y, “aunque su cuadrilla era de más de 30 hombres estos estaban repartidos en las bodegas y en el lugar de los hechos solamente estaban los dos lesionados”, razón por la cual él no podía testificar (AHC-CJV, 1900a).

Ante esta evidencia es posible sostener que la empresa buscó reproducir ciertas estrategias locales que habían operado en el pasado del puerto: utilizar jefes de cuadrilla a fin de subcontratar a los trabajadores y organizar las labores diarias en distintas temporadas comerciales. Al bajar la lente para visualizar la operatividad de esas dinámicas, esa misma evidencia muestra que el cambio estuvo en las prácticas laborales y sociales en el trabajo, pues estaban rompiendo con viejos sistemas tales como el enganche o el “tequio”, en los que los trabajadores mantenían sus lazos comunitarios por lugar de origen. A su vez, este cambio generó normas de comportamiento que entraron en tensión con las formas de control del trabajo colectivo.

### ■ **Vigilancia: ¿Quién es quién?**

Desde las primeras concesiones de las Obras del Puerto, la vigilancia fue uno de los mayores retos; sobre todo, cuando los avances del dique noroeste empezaron a apaciguar las corrientes. Ante la expansión del área de desembarque y las nuevas vías que unían los diferentes sitios del puerto, los cabos y celadores tuvieron menos capacidad para vigilar la internación a la Aduana. Esta situación fue motivo de crítica en la prensa local:

Cuento: Y era una casa grande muy grande que se parecía a una Aduana. En esta casa reinaba un buen ordenado desorden, de lo que resultaba que el Administrador de aquella casa se desesperaba porque había ‘filtraciones’ por todo el edificio imposibles de tapar, temiendo siempre que el amo lo viese o que algún inquilino desairado lo denunciase. Y por hoy “colorín colorado”, ya está el cuento acabado. (AHCCJV, 1894a).

El administrador de la Aduana presentó ante el juzgado una queja contra el autor y el dueño del periódico exigiendo al primero declarar expresamente si se refería a él “pues ha afectado la honorabilidad de sus empleados”. Joaquín Andrade Navarrete, el columnista, se retractó y especificó que no se refería a la labor de la Aduana. A pesar de que el asunto aparentemente no pasó a mayores, este artículo es muy significativo, pues después de ese año no se encontró en los archivos ningún caso administrativo de fraude en el que los sospechosos fueran precisamente los empleados de la Aduana. Esta tendencia contrasta con la de las décadas de 1870

y 1880, cuando las dudas sobre el involucramiento de los celadores en robos, en casos de sustracción de mercancía de las bodegas y en redes de contrabando eran frecuentes.<sup>15</sup> En ese entonces, vistas y celadores dirigían el proceso para evitar errores entre los cargadores (AHCCJV, 1883a).

En otro caso de robo, el administrador protegió a la gente bajo su cargo aduciendo que “el aumento del tráfico marítimo no permite al personal terminar bien sus funciones, es insuficiente... Los celadores no pueden vigilar todo lo que sucede en el puerto” (AHCCJV, 1883b). Esta justificación no satisfizo a los importadores locales, quienes eran los más afectados. Estos comerciantes tenían un peso importante y se quejaban con frecuencia. Este fue el caso de un robo de varios barriles de “licor caro”; cuando los dueños protestaron “solemnemente contra los extravíos, manifestando que dejan sus derechos a salvo para reclamarlos a la Aduana Marítima (dependencia de la federación) que es la responsable del valor de dichos barriles por estar bajo su custodia y vigilancia” (AHCCJV, 1883b). El primer reto para el juez fue definir responsabilidades a fin de delimitar los ámbitos de acción y comprender las rutinas en cada engranaje del sistema. De tal manera que cuando sucediera algo fuera de lo normal, los vigilantes pudieran acudir lo más rápido posible para clarificar “dónde” se había cometido el robo y, por tanto, quién era responsable.<sup>16</sup>

Lograr la vigilancia a ese nivel requería sistematizar las funciones. Las resistencias serían muchas, precisamente por la complejidad de las redes que entretejían las relaciones de autoridad. En los intentos por instrumentar de manera coordinada la vigilancia en cada ámbito, los agentes de las compañías y las autoridades federales buscaron crear una jerarquía que les permitiera incidir en los distintos pasos de la organización del trabajo. Sin embargo, el proceso era largo y accidentado, pues iba desde las bodegas de los buques a los muelles, a la Plazuela, a los almacenes de la contaduría de hacienda, hasta llegar a las bodegas de la aduana. A fin de explicar cómo se complejizó la vigilancia a lo largo de esta cadena, toma-

- 
- 15 Entre 1882 y 1889 encontré alrededor de 15 casos en los que las autoridades portuarias estaban involucradas. Por ejemplo, en un caso se reportó que ocho bultos que habían sido despachados en el muelle y remitidos a los portales de la Aduana, se perdieron porque el administrador tardó mucho en remitirlos a los almacenes fiscales. Entre los sospechosos estaban el celador de pintura (cuya obligación era marcar los bultos que ya habían pagado la fianza). Además, los bultos fueron sacados de la aduana fuera del horario; al final, se envió a la cárcel a los cargadores (exp.12838). A lo largo de la década hubo varios casos de “contrabando” parecidos. Un robo de barricas de vino importadas, en el que los nueve celadores involucrados eran los principales sospechosos. En este tipo de casos con frecuencia, los consignatarios introducían mercancía sin que coincidiera lo declarado en las papeletas.
- 16 En el contrabando de ocho bultos, el celador de la aduana sospechó de los cargadores pues sacaban unos bultos cuando no era “la hora propicia para el despacho de esa mercancía, por lo que detuvo la operación” (AHCCJV, 1883c).

ré aquí como ejemplo los casos de robos en el mar, ya que a partir de 1890 fueron más recurrentes.

En este tipo de robos, lo primero a tomar en cuenta es que el intercambio de mercancías entre lancheros y marineros era una práctica muy arraigada debido a que estos hombres tenían más independencia de movimiento en la bahía. Esta flexibilidad estaba relacionada con que los lancheros requerían un grado de especialidad importante (pues conocían las corrientes, los canales, los bajos de arena y los arrecifes) para realizar los desembarques con mayor precisión. Si era la movilidad lo que les permitía vender, comprar e intercambiar mercancías, habría que preguntar cómo esta práctica aceptada como norma en la vida cotidiana se estipuló en la ley como robo o contrabando. La particularidad de los casos que analizaré a continuación muestra cómo los involucrados no percibían su acción como una falta, sino como un negocio.



Fuente: Cassasola, G., y Cassasola, M. (Eds.). (2006). *Apuntes gráficos para la historia de los muelles de Veracruz*. Veracruz, México: Gobierno del Estado de Veracruz.

**Foto 2.** Lancheros esperando su turno para la descarga en el muelle fiscal

Así, por ejemplo, se encuentra el caso de Antonio González alías “Bobete”, quien dijo haber sido contratado por dos “tipos” que iban a vender sus loros a los vapores a cambio de unos bultos de mercancía. De esta manera, no estaba contratado por ninguna compañía para descargar un buque, era más bien un negocio parti-

cular. Según su declaración, cuando le pasaron los bultos se quedó esperando en la lancha a quienes lo habían contratado, pero le dio sed y se dirigió a otro buque a pedir agua. Cuando regresó al vapor por los vendedores de loros se topó con los celadores quienes “lo intimidaron” y, por esa razón, tiró los bultos e intentó huir (AHCCJV, 1894b). En este caso, si el lancharo mentía y era él quien estaba realizando el negocio o no, es lo menos trascendente. Lo importante es que los negocios e intercambio de mercancía en el mar era una práctica tolerada hasta que se empezó a ejercer más control sobre los trabajadores.

Una averiguación de sospecha de contrabando en el mar en el vapor alemán *Grasbrook* muestra el otro lado de la moneda: el negocio de los marineros (AHCCJV, 1894c). En “visita de costumbre”, el comandante celador, dos celadores y el patrón de falúa del resguardo marítimo encontraron que el mayordomo del buque, Ernest Buttner, traía mercancía extranjera. Al interrogarlo sostuvo “que trae eso por encargo pues lo va a entregar en Nuevo Orleans donde le van a gratificar: una docena de camisas de tela de lana, nueve sombrillas de tela de seda y algodón y unas franelas”. Buttner especificó no haberlos declarado “por no conocer las leyes del país y por la poca cuantía (...) nunca siquiera imaginó que podría pensarse que era contrabando”. El juez estableció que este caso —de acuerdo con el artículo 535 de la Ordenanza de Aduanas— no podía ser definido como contrabando, ni como robo, pues no había evidencia para probar la *intencionalidad* de introducir mercancía; por tanto, no había razón para acusar a Buttner de burlar al fisco.<sup>17</sup>

El peso de la intencionalidad a fin de tipificar el delito es crucial en el propósito de explicar cómo las formas de vigilancia entraron en conflicto con las prácticas sociales que normaban los límites para hacer negocios *in situ*. En primer lugar, a fin de comprobar la intencionalidad, la autoridad debía aprehender al sospechoso *infraganti*; solo así quedaba clara la acción violatoria en el proceso de internación de mercancía. En la acción, esto se hizo más complejo, tanto por el control de la Aduana como porque las mejoras en las instalaciones hicieron más rápida la posibilidad de transportar la mercancía. De manera que, al mismo tiempo que el ir y venir de estibadores, cargadores y carretilleros se agilizó, la vigilancia en cada paso de la internación se intensificó; las cajas debían verificarse bajo una serie de

17 Otro caso interesante es el de un contrabando de diez frascos de perfume Bay Rum, que Canuto Sánchez compró a bordo de un buque a un marinero alemán. En ese caso, el hecho de haber sido aprehendido en una escalera del malecón a “donde fue conducido por una *cucaracha* que conducía un individuo cuyo nombre ignora”, se tomó como evidencia de su intención de evasión de derechos fiscales. Debido a que nadie se presentó a reclamar dichas botellas, el Tribunal 2º autorizó el “remate” solicitado por la Aduana Marítima. Mientras tanto, Sánchez propuso como fiador al dueño del patio donde vivía, pero al no acudir éste, perdió la posibilidad de apelar a un incidente de libertad. Permaneció en la cárcel un año, cuando un defensor consiguió un fiador (AHCCJV, 1900b).



reglas (debía llevarse siempre con los sellos hacia arriba, y los colores de los sellos y listones indicaban en qué parte del proceso de verificación estaba). Además, los trabajadores debían cotejar las boletas con el tipo de mercancía, los horarios de trabajo en las lanchas estaban coordinados con aquellas de movimiento de mercancía en los muelles y, al final del proceso, la mercancía solo se entregaba al dueño o consignatario con la hoja de garantía verificada por el vista, el jefe de aduana y el alcaide de bodegas (AHCCJV, 1902c).

En la vida cotidiana esto generó prácticas entre quienes sabían hacer bien las cosas para evitar dar señales sospechosas y quienes no tenían mucha experiencia. Este era el caso de cualquier jornalero, ya fuera porque un jefe de cuadrilla lo hubiera integrado solo por ese día ante la falta de manos en una labor nueva para él, o bien lo subcontratara como parte de otra cuadrilla, fuera un recién llegado o estuvieran sustituyendo a otro trabajador (aunque le pagaran menos). Estos trabajadores eran más vulnerables si las cosas salían mal y acababan en el juzgado, porque para el jornalero era importante explicar su posición, la hora y la actividad que estaba desempeñando en ese momento. Ante los cambios en las dinámicas laborales en el diario acontecer, varios casos muestran que la sistematización de funciones en el desembarque de los vapores estaba cambiando. Asimismo, las formas en las que los trabajadores se relacionaban entre sí y con los vigilantes transformaron las viejas prácticas laborales que normaban el trabajo colectivo. Por una parte, dichas prácticas, como, por ejemplo, hacer negocios por su cuenta, o conseguir emplearse por un día cuando no se tenía una red de conocidos entre los jefes de cuadrilla, era cada vez más complicado. Por otra, con la intensificación de actividad en cada sitio, la jerarquía de vigilancia se hizo más compleja y se requirió más control. En la tabla 1 se pueden apreciar los puestos que se agregaron a partir de 1900.

A partir de 1904 encontré casos en los que los jornaleros declaraban que “ese día” estaban trabajando como jefe de cuadrilla, o que el cabo le “había encargado vigilar” (AHCCJV, 1905a).<sup>18</sup> Por ejemplo, un cargador, quien a los 52 años también trabajaba como segundo capataz de cuadrilla en los almacenes de la Aduana. En cuanto a la relación entre jefe de cuadrilla y jornalero hasta principios de 1900, lo interesante de estos casos es que los jefes o capataces no acusaban ni entregaban a los jornaleros. En muchas ocasiones, si se declaraba culpable al interrogado, éste

18 En este caso el celador de las Obras del Puerto, Álvarez, declaró que es casado, de 34 años, ser jornalero y velador. Por otra parte, Gonzalo Domínguez, declaró ser casado, de 30 años, ser jornalero y “actualmente encargado de llevar gente a trabajar a los vapores españoles” (AHCCJV, 1906). En otro caso, González fue entregado al celador de abordaje, Juan Muñoz, por el capataz Manuel Sánchez, quien declaró ser casado, de 41 años, jornalero y ese día capataz (AHCCJV, 1907a).

relegaba la responsabilidad a algún jornalero. Los capataces eran quienes entregaban al sospechoso, pues una autoridad superior los había designado directamente como “vigilantes”.<sup>19</sup> La necesidad de coordinar a estas autoridades cuando se trataba de atrapar a un sospechoso, también significó un cambio en la organización de las jerarquías de vigilancia. Los cabos del escalón más bajo del Resguardo Marítimo pasaban vista a la mercancía transportada en las lanchas para asegurar la correspondencia con las boletas aduanales y vigilaban a los ayudantes de descarga. Mientras tanto, los celadores de resguardo supervisaban a los patrones de cuadrillas de jornaleros en la estiva dentro de las bodegas de los buques de la mercancía destinada a Veracruz. Para la primera década de siglo XX, también las autoridades de la Aduana participaban en la vigilancia de los grupos de trabajadores que se ocupaban de distintas funciones durante el proceso de estiva a bordo de los buques. Por último, es necesario señalar que la tripulación del barco, desde los marinos hasta el piloto de abordaje, estaban pendientes del proceso, sobre todo de la mercancía que seguiría el viaje hacia otro puerto.

■ **TABLA 1**

Agencia o compañía	1880-1899	1900-1908 se agregaron
Aduana Marítima	Jefe de Aduana Jefe de sección de cabotaje 1er comandante Vistas Cuerpo de veladores Cabos de celadores Celadores Guarda candado	Tomador de tiempo en el muelle Capataz de muelle Cabos de a caballo Seis grados de capataces de la Aduana Cuerpo de cabos Jefe de bodega Jefe de 1ª y 2ª comisión de descarga Celadores empleados federales Guarda de abordaje A partir de 1910, un cuerpo de guardia de vigilancia del muelle fiscal
Resguardo Marítimo	Jefe de puerto Comandante de resguardo Celadores de resguardo Celadores marítimos	1º y 2º comandante Resguardo Marítimo Jefes de Resguardo Marítimo en los muelles
Obras del Puerto	Cuerpo de cabos de la compañía Jefe de capataces Capataz de los diques	Gendarmería al servicio de las obras del puerto

Fuente: elaboración propia con información del AHCCJV.

<sup>19</sup> Estas nuevas interacciones entre los trabajadores y los vigilantes, en las que los límites de quién era quién se hicieron más borrosos, son parecidas a las encontradas por Brígida Von Mentz (2001).



Fuente: García Díaz, B. (1996). La terminal ferroviaria de Veracruz. México, DF: Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Ferrocarril del Sureste. Con autorización de la Fototeca de la Estación, Colección INAH y Joaquín Santa María.

### Foto 3. Compañía terminal

En casos de robo, pleito, contrabando, lesiones, accidentes y heridos, dichas autoridades debían coordinarse. En esta cadena, si no aprehendían al sospechoso *in situ*, muchas veces todos los involucrados delegaban responsabilidades (AHCCJV, 1911a). Esta situación se acentuó conforme los “robo hormiga” aumentaron. En este tipo de robo “alguien” rompía una caja de mercancía e iba entregando pequeñas cantidades a los jornaleros para sacarla poco a poco del buque. Después la mercancía se vendía en los muelles, la empeñaban o la canjeaban en algún lugar en el que se les indicaba.<sup>20</sup> En su defensa, los jornaleros alegaban haber sido forzados, que algún celador les había dado permiso, o bien no pensaban que fuera una ofensa para el fisco, por la cantidad no creían que perteneciera a nadie o simplemente confesaban que la “tentación había sido muy fuerte”. Entonces, los celadores empezaron a aprehender a los posibles sospechosos, ya fuera por “su mirada” o por haber encontrado alguna mercancía tirada “cerca de donde se encontraba trabajando” (AHCCJV, 1907b).

20 En estos casos intervenía también la Gendarmería o la Policía Judicial para rastrear la mercancía en la ciudad y descubrir las redes de contrabando.

Cuando se reportaba mercancía robada o se encontraba alguna caja rota y no daban con los culpables, los principales sospechosos eran los celadores. A pesar de que a lo largo del proceso judicial el juez los retenía o los citaba para hacer careos con otros vigilantes o jefes de cuadrillas, no localicé ningún caso en el que se hubiera sentenciado a una autoridad por un robo; lo que sí encontré para 1910 son sentencias en las que los celadores de la Aduana Marítima debían pagar una multa cuando no lograran aprehender a nadie.

Esta tendencia fue más clara en el contexto de las tensiones generadas entre las autoridades portuarias y la Cía. Terminal, cuando se empezó a cerrar el acceso a los distintos sitios del puerto. Entonces, ciertas empresas especializadas en la subcontratación registraron los nombres y las direcciones de los jornaleros y sus funciones por lancha, buque, muelle, patio o bodega; sin embargo, dichos registros se destruían a diario, precisamente porque los trabajadores se cambiaban de lugar de un día a otro. Por ejemplo, en un caso el juzgado liberó una orden para la casa consignataria Berea O'Kelly Cía., a fin de que enviar a los jornaleros a declarar. Berea O'Kelly respondió:

Nos pesa no poder ayudar a ese tribunal, por cuanto los jornaleros no dependen absolutamente en nada de esta agencia pues hállanse contratados por The Veracruz Stevedoring Co., quien delega sus atribuciones en los capataces los cuales reclutan entre todas las personas que se presentan solicitando trabajo.

El Juzgado envió una carta al representante de la compañía subcontratista, y J. C. Caskey respondió:

No tengo ningún reporte de mis capataces, que marque la desgracia sufrida a algún jornalero, ni aparece en las respectivas libretas el nombre del antes dicho Antonio González o Martínez [el supuesto capataz] (...) respecto a Domingo Guardiola [quien presenció el caso], he preguntado a mis capataces *a fin de poder cumplir con la orden...* pero no he podido encontrar a este individuo, por lo que creo no está trabajando a las ordenes de alguno de mis capataces. Me permito advertirle que el jornal que trabaja en la estiva y desestiva de los buques, es completamente variado todos los días y como se efectúan sus rayas diariamente, *lo mismo les da a ellos* el trabajar ya sea en una Cía. como en otra [cursivas añadidas]. (AHCCJV, 1908a)

Unos meses después, en la averiguación acerca de las heridas a Juan Sánchez, el Juzgado volvió a requerir la cooperación de The Stevedoring Veracruz Co. Esta vez recibió una carta de J. C. Caskey en la que señalaba: “Permitiéndome advertirle que yo ya no me entiendo con la desestiva de los vapores y sí la Cía Terminal de

Veracruz S. A., cuyo Gerente es el Sr. L. J. Nunn (... ) agradeceré se dirija a ella”. Esta última envió dos nombres de los jornaleros que trabajaron ese día bajo sus órdenes: Francisco Anguiano (natural del Distrito Federal, vecino, 40 años, soltero, jornalero, sin domicilio fijo), y Hernández (natural de Tezuitlán, estado Puebla, 25 años, soltero jornalero, casa de huéspedes “La Providencia”, Plazuela de la Campana). Ambos declararon no haber presenciado el atlercado (AHCCJV, 1908b).

Este caso muestra una tensión entre las compañías, las autoridades portuarias y el juez. Las primeras seguían delegando los procesos de contratación a los capataces, pero también aceptaban que era necesario identificar a los trabajadores y así “poder cumplir con la orden” del juzgado. Al mismo tiempo, aceptaban la necesidad de controlar a los trabajadores, y argumentaban que la resistencia de los trabajadores se debía a que “lo mismo les da a ellos el trabajar ya sea en una Cía. como en otra.” Esta evidencia muestra cómo las compañías evitaban hacer contratos formales. Esta forma de contratación era posible debido a ciertas prácticas laborales bajo las cuales los trabajadores garantizaban altos grados de movilidad (espacial y social) al trabajar de manera ocasional en las compañías. Es cierto que las ventajas de esta flexibilidad han de haber sido distintas para los trabajadores dependiendo de su edad, experiencia, redes personales, contactos y tiempo de vecindad en la ciudad. La tensión se dio en que las prácticas laborales que hacían funcionar este sistema dependieron cada vez más de la habilidad de los capataces para responder a los intereses de las autoridades portuarias, el juez y las compañías.

### ■ **Formas de pago: movilidad social o estabilidad económica**

Al mismo tiempo que las relaciones entre jornaleros y vigilantes se hicieron más confusas, los involucrados en un delito empezaron a describir con más detalle lo que sucedía en su vida cotidiana antes de llegar a los muelles, cuando deambulaban por las bodegas y almacenes, o en los momentos en que se quedaban sentados afuera de la Plazuela a esperar que algún comisionista los contratara. El hecho de que la historia previa a contratarse saliera a colación, ya habla de cambio: para su defensa, el acusado necesitaba poder probar sus buenos antecedentes, señalar al jefe de cuadrilla o al patrón de lancha que los había contratado y demostrar sus buenas intenciones para trabajar. Esas historias también nos permiten entender cuáles eran sus posibilidades de mantener ciertos grados de estabilidad en el trabajo en un mercado laboral en el que no existían garantías ni contratos.

Ahora bien, a fin de entender la implicación de este cambio en la organización del sistema portuario es necesario rastrear otro cambio en las dinámicas laborales que se venía gestando de manera paralela a una vigilancia más estricta: los pagos

diferenciados entre los trabajadores, en los que unos recibirían un pago semanal o mensual para garantizar su acceso al trabajo y otros era contratados aún por jornal. En realidad, la nueva estructura de pagos que dividió a los trabajadores fue causa y efecto de la necesidad de sistematizar los procesos de internación de mercancías y de establecer una vigilancia más estricta. Como se verá a continuación, varios casos hablan de cómo, a raíz de los intentos por controlar todo el proceso de internación, las formas de contratación y pago empezaron a cambiar.

Estas nuevas tendencias se pueden apreciar en un caso en el que un grupo de carreteros se identificó como los únicos que podían transportar la mercancía de cierto comerciante. Así, cuando veían a alguien que no conocían transportando cajas con la marca de la casa comercial para la cual trabajaban, los mismos trabajadores sospechaban inmediatamente de ese individuo (AHCCJV, 1909). De la misma manera sucedió con quienes se hicieron de una flotilla de lanchas y empezaron a rentarlas por semana o por mes: la condición era que solo podían descargar en ciertos barcos con quien el dueño de dichas lanchas tenía convenios previos. Si bien en todos estos casos no había un contrato formal, estas formas de asegurar el trabajo sí eran prácticas laborales realizadas con el fin de controlar el trabajo, pues permitían identificar a los individuos (AHCCJV, 1905b). Mientras algunos trabajadores empezaban a crear redes por oficios, se les garantizaba que los emplearían solo a ellos. Esta estrategia tuvo distintas consecuencias en la organización laboral, sobre todo en la movilidad de trabajadores y en la demanda de trabajo ocasional.

Vale la pena exponer los detalles del caso de Julián Celestino Ortiz y Narciso Parra, pues es ejemplo de los conflictos que se generaron debido a la diferenciación en las formas de pago (AHCCJV, 1912a; 1912b). Estos dos hombres, ya bien entrados en sus cuarenta, fueron aprehendidos por primera vez en sus vidas acusados de haber robado una caja de pastas alimenticias. Ambos llevaban años trabajando para la Cía. de Lanchas Alijadoras S. A., y el día del robo Ortiz fungía como patrón de la lancha n.º 15 en el desembarque de un vapor italiano. Cuando la descarga concluyó, alrededor de las 2: 30 p. m., el “Celador de Bahía de día”, reportó al jefe de puerto haber encontrado la mercancía escondida en la popa de la lancha. Afirmó que ninguno de los acusados estaba en la lancha cuando él llegó; sin embargo, tan pronto se enteraron de su situación de sospechosos, Ortiz y Parra se presentaron —por separado— ante la autoridad.

De acuerdo con Ortiz, antes de ir al juzgado consultó al primer comandante de resguardo, Guillermo Rosas, con el propósito de explicarle cómo “él cree que algu-

nos enemigos de los mismos trabajadores lo hayan querido perjudicar a él y a su compañero Parra, en hacerles aparecer responsables de un delito que no han cometido y que esa enemistad viene de que ellos están a sueldo y los demás no”. Por su parte, Parra “supone fueron compañeros por envidia, porque su patrón está de plaza y él tiene más de 20 años de trabajar en las lanchas y nunca ha sido caído a la cárcel por ningún delito”. Ninguno de los dos señaló a nadie como responsable de haber escondido la mercancía en su lancha, pero sospechaban de los ambulantes, “en virtud de que dichos individuos no trabajan por día, ni pertenecen a ninguna cuadrilla, sino trabajan como ambulantes, esto es, por horas y donde los ocupen y una vez que acaban de trabajar (...) se les paga por el encargado su tiempo y se retiran a otra parte” (AHCCJV, 1911b). Parra le aseguró al Juez:

Que ni él [el patrón] ni el que está hablando son responsables del delito que se les imputa, pues cada quien gana diariamente su jornal y no tienen necesidad de exponerse a cometer ningún robo, que probablemente uno de los que ayudaron (...) esto es los “ambulantes” fue el que la escondió... para llevársela después, porque como no tienen trabajo asegurado, ganan muy poco en donde los ocupa.

Es interesante que aun cuando los jornaleros trabajaban de esa manera en el puerto desde 1880, a lo largo de todos los casos analizados, es hasta 1911 cuando encontré algunos en los que se les acusaba como si su posición fuera suficiente para inculparlos y se les llamaba “ambulantes”. Lo que cambió fue la posibilidad de asegurar un trabajo más estable, mientras que, para los “ambulantes”, fue cada vez más difícil emplearse. Al final, el juez resolvió que no había suficiente evidencia en contra de los sospechosos.

En este último caso es posible ver cómo la flexibilidad en la organización laboral que permitía cambiar de trabajo en los distintos sitios del puerto durante el contrato de construcción de la Cía. Pearson & Sons empezó a ser más bien una excepción. El fin del contrato fue el inicio de la transición administrativa con la Compañía Terminal. Después de 1902, la función de Pearson & Sons se restringió al control del muelle Porfirio Díaz y al malecón, mientras las actividades en los nuevos muelles quedaron bajo la supervisión de la Cía. Terminal y la Capitanía de Puerto. Con estos cambios el acceso a distintas actividades fue más difícil, sobre todo en los procesos de internación a la aduana que incluían la estiva, la carga y la descarga entre los buques, las compañías navieras y las casas comerciales. Esto implicó que las relaciones de autoridad se hicieran más tensas y los conflictos entre los mandos bajos de la jerarquía de vigilancia se agudizaran. En ese nivel puede observarse que los jefes de cuadrillas empezaron a participar en funciones

de vigilancia, o los mismos jornaleros subían en la jerarquía laboral hasta fungir como celadores. Sin embargo, esto no se tradujo necesariamente en un sistema de vigilancia más efectivo. Lo que sí significó fue que a partir de entonces se crearan redes sociales entre los compañeros de trabajo en un mundo en el que declarar en el juzgado era parte de la cotidianidad de sus vidas debido a las altas tasas delictivas.

## Conclusiones

A diferencia del pasado, la realización de distintas tareas en el sistema portuario amplió las posibilidades de encontrar trabajo en los muelles y en las áreas de descarga. Aunado a la diversificación de quehaceres en la internación de mercancía, la construcción y el mantenimiento de las instalaciones crearon una demanda constante de mano de obra. Esto porque los ritmos en cada punto de comercialización e internación no eran los mismos y debían complementarse a fin de no obstaculizar el trabajo de carga y descarga. Al mismo tiempo, las actividades requeridas para cumplir una función podían durar días o finiquitarse en un par de horas.

Con base en el trabajo ocasional los empleadores lograron independizarse de las fluctuaciones de un mercado laboral regional en el que el puerto tenía que competir por trabajadores temporales (aun cuando el jornal fuera más alto que en otros centros de atracción de migración laboral). En este mundo, el progreso para los trabajadores significó libertad para cambiar de un trabajo a otro, ganar dinero rápido y ascender en la organización ocupacional de las distintas actividades diarias con miras a mejorar su condición social. Los límites de esta libertad se encontraron en la forma en que evolucionaron las relaciones de autoridad a partir de una vigilancia cada vez más férrea. Si bien el control de los trabajadores fue crucial en el propósito de armonizar los ritmos de internación, entre más compleja se hizo la vigilancia, las rencillas entre los mandos bajos de la jerarquía para controlar a los trabajadores se acentuaron. Las compañías (Cía. Pearson & Sons, Ferrocarril Mexicano, Interoceánico, Cía. Terminal, Alijadora, The Stevedoring Co., distintas casas comerciales, la Cía. Naviera y, por supuesto, la Aduana Marítima y el jefe de puerto) empezaron perder la capacidad de mantener los delicados equilibrios de las formas de contratación que habían permitido altos grados de circulación dentro del sistema portuario. Esto desembocó en la necesidad de hacer más rígida la vigilancia para reducir los robos, el contrabando, los pleitos, los accidentes y todo tipo de conflictos entre quienes organizaban el trabajo *in situ*.

Mientras tanto, ante el aumento de problemas cotidianos, los trabajadores empezaron a cambiar las dinámicas de trabajo en las que se generaban los conflictos



con la autoridad y a buscar otras formas de conseguirlo. En la transformación de las relaciones laborales se crearon normas informales que regían su vida, la movilidad y la socialización. El conflicto para los trabajadores fue que las empresas dividieron las formas de pago entre los que recibían un pago constante —que les ayudaba a tener estabilidad en un lugar con altas tasas delictivas y de accidentes—, y a quienes les pagaban menos. Los contratos se hicieron de manera mucho más fragmentada e inestable para un gran número de trabajadores, lo cual los dejó en una situación de alta vulnerabilidad.

## Referencias

- Archivo Histórico de la Casa de la Cultura Jurídica de Veracruz-AHCCJV. (1883a). *Robo* (exp. 12860).
- Archivo Histórico de la Casa de la Cultura Jurídica de Veracruz-AHCCJV. (1883b). *Robo* (exp. 12852).
- Archivo Histórico de la Casa de la Cultura Jurídica de Veracruz-AHCCJV. (1883c). *Robo* (exp. 12838).
- Archivo Histórico de la Casa de la Cultura Jurídica de Veracruz-AHCCJV. (1894a, mayo). *En averiguación del autor de un suelto de gacetilla publicado en el “Eco del Comercio” de esta ciudad* (C: 43, exp. s. n).
- Archivo Histórico de la Casa de la Cultura Jurídica de Veracruz-AHCCJV. (1894b). *En averiguación del contrabando aprehendido por el Resguardo Marítimo* (C: 43, exp. 1384).
- Archivo Histórico de la Casa de la Cultura Jurídica de Veracruz-AHCCJV. (1894c). *En averiguación del contrabando de efectos extranjeros* (C: 43; exp. 13833).
- Archivo Histórico de la Casa de la Cultura Jurídica de Veracruz-AHCCJV. (1895, diciembre 24). *Heridos* (C: 405, exp. 13916).
- Archivo Histórico de la Casa de la Cultura Jurídica de Veracruz-AHCCJV. (1898, febrero). *En averiguación de las lesiones que recibió Abraham Tostado, trabajando a bordo del vapor inglés “Concho”* (C: 430, exp. 14519).
- Archivo Histórico de la Casa de la Cultura Jurídica de Veracruz-AHCCJV. (1898, octubre 14). *En averiguación de las lesiones que recibió Alfonso Alonso, trabajando en las obras del puerto* (C: 429, exp. 14477).
- Archivo Histórico de la Casa de la Cultura Jurídica de Veracruz-AHCCJV. (1900a). *Lesiones que sufrieron José María Pardo y Juan Tabares a bordo del vapor español “Reyna María Cristina”* (C: 440, exp. s. n).
- Archivo Histórico de la Casa de la Cultura Jurídica de Veracruz-AHCCJV. (1900b). *Seguido por la Aduana Marítima de este Puerto, pidiendo se declare prescrita toda acción contra el fisco federal con motivo de la aprehensión de 10 frascos Bay Rum* (C: 439, exp. 14779).

- Archivo Histórico de la Casa de la Cultura Jurídica de Veracruz-AHCCJV. (1902a). *Averiguación de la muerte de José Macedo a bordo del vapor español “Buenos Aires”* (C: 447, exp. 15185).
- Archivo Histórico de la Casa de la Cultura Jurídica de Veracruz-AHCCJV. (1902b). *En averiguación de las lesiones que sufrió Trinidad García por una máquina de movimiento* (C: 449, exp. 15268).
- Archivo Histórico de la Casa de la Cultura Jurídica de Veracruz-AHCCJV. (1902c) *Contra Teófilo García* (C: 447, exp. 15158).
- Archivo Histórico de la Casa de la Cultura Jurídica de Veracruz-AHCCJV. (1905). *Contra José de la Luz por robo a la empresa del Ferrocarril Mexicano* (C: 463; exp. 15949).
- Archivo Histórico de la Casa de la Cultura Jurídica de Veracruz-AHCCJV. (1905b). *En averiguación del robo de unas piezas de tela* (C: 463, exp. 15912).
- Archivo Histórico de la Casa de la Cultura Jurídica de Veracruz-AHCCJV. (1906). (C: 465; exp. 16032, s. t).
- Archivo Histórico de la Casa de la Cultura Jurídica de Veracruz-AHCCJV. (1907a). *Contra José González por robo* (C: 474; exp. 16578).
- Archivo Histórico de la Casa de la Cultura Jurídica de Veracruz-AHCCJV. (1907b). *Contra Francisco Vázquez por delito de robo a bordo del vapor “Cayo Benito”* C: 474, exp. 16576).
- Archivo Histórico de la Casa de la Cultura Jurídica de Veracruz-AHCCJV. (1908a). *Averiguación de las lesiones que sufrió Gregorio Becerra a bordo del vapor Americano Mérida* (C: 477, exp. 16723).
- Archivo Histórico de la Casa de la Cultura Jurídica de Veracruz-AHCCJV. (1908b). *Heridas a Juan Sánchez* (C: 479, exp. 16820).
- Archivo Histórico de la Casa de la Cultura Jurídica de Veracruz-AHCCJV. (1909b). *En averiguación del robo de una caja extraída del perímetro de la Aduana Marítima del cual aparecen responsables Luis Claro, Armando Hernández y Doniciano Rodríguez* (C: 480; exp. 16865).
- Archivo Histórico de la Casa de la Cultura Jurídica de Veracruz-AHCCJV. (1911a, agosto 1). *Averiguación del robo de diez cajas de sardinas perpetuado en el cobertizo no. 3 de la Aduana Marítima* (exp. 17498).
- Archivo Histórico de la Casa de la Cultura Jurídica de Veracruz-AHCCJV. (1911b). *Contra Julián Celestino Ortiz y Narciso parra, por robo de una caja de pastas alimenticias* (C: 492; exp. 17516).
- Archivo Histórico de la Casa de la Cultura Jurídica de Veracruz-AHCCJV. (1912a). *Lesiones: el gendarme no. 50 Albino Castañeda conduciendo a Fco Pérez y a Rafael Rivera, acusado este porque lesionó a aquel* (C: 494, exp. 17582).
- Archivo Histórico de la Casa de la Cultura Jurídica de Veracruz-AHCCJV. (1912b). *Contra Julio Sandoval, por lesiones a Severiano Díaz* (C: 496, exp. 17733).
- Archivo Histórico de la Casa de la Cultura Jurídica de Veracruz-AHCCJV. (s. f.). *En averiguación de la herida que recibió Vicente Hernández al estar trabajando* (C: 411, exp. 13985).

- Cassasola, G., y Casasola, M. (Eds.). (2006). *Apuntes gráficos para la historia de los muelles de Veracruz*. Veracruz, México: Gobierno del Estado de Veracruz.
- Carnes, M. (2014). Hooking workers and hooking votes: enganche, suffrage, and labor market dualism in Latin America. *Latin America Politics and Society*, 56(2), 93-114.
- Connolly, P. (1997). *El contratista de don Porfirio; obras públicas, deuda y desarrollo desigual*. México: Universidad Autónoma Metropolitana, Colegio de Michoacán, Fondo de Cultura Económica.
- Cruz, R., y Gómez, R. (2016). Historia de la Cámara nacional de comercio de Veracruz. En M. Sentíes Santos y G. Moreno Chazzarini (Coords.), *El impacto del comercio y el turismo en el desarrollo de la Ciudad de Veracruz*. Veracruz: Universidad Veracruzana, Canaco.
- Durand, J. (1993). La cuerda y el enganche. Sistema de trabajo forzado en el siglo XIX. En J. Olveda (Coord.), *Economía y sociedad en las regiones de México en el siglo XIX*. México: El Colegio de Jalisco y la Universidad de Guadalajara.
- Fowler-Salamini, H. (2013). *Working woman, entrepreneurs, and the Mexican revolution: the coffee culture of Cordoba*, Nebraska: Lincoln University Press.
- García de León, A. (2011). *Tierra adentro, mar en fuera. El puerto de Veracruz y su litoral a Sotavento, 1519-1821*. México: Fondo de Cultura Económica.
- García Díaz, B. (1981). *Un pueblo fabril del porfiriato: Santa Rosa*. Veracruz: Secretaría Educación Pública, Fondo de Cultura Económica.
- García Díaz, B. (1996). *La terminal ferroviario de Veracruz*. México, DF: Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Ferrocarril del Sureste.
- Garner, P. (2013). *Leones británicos y águilas mexicanas. Negocios, política e imperio en la carrera de Weetman Pearson en México, 1889-1919*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Gómez Galvarriato, A. (2013). *Industry and revolution: social and economic change in the Orizaba Valley, Mexico*. Massachusetts: Harvard University Press, Cambridge.
- Guadarrama, H., Connolly, P., y García Díaz B. (Eds.). (2002). *Veracruz. La elevación de un puerto*. México: Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante.
- Katz, F. (1974). Labor conditions in porfirian Mexico: some trends and tendencies. *Hispanic American Historical Review*, 54(1), 1-47.
- Kuntz, S. (2007). *El comercio exterior de México en la era del capitalismo liberal, 1870-1929*. México, D. F.: Centro de Estudios Históricos, El Colegio de México.
- Lurtz, C. (2016). Insecure Labor, insecure debt: building a workforce for coffee in the Soconusco, Chiapas. *Hispanic American Historical Review*, 92(2), 291-318.
- Von Mentz, B. (2001, enero-marzo). Trabajo minero y control social durante el Porfiriato. Los operarios de dos poblaciones contrastantes. *Historia Mexicana*, 50(3), 555-607.
- Picatto, P. (2014). La construcción de una perspectiva científica: miradas porfirianas a la criminalidad. *Historia Mexicana*, 251(3), 133-174.



- Ramos, C. (1998). Gender, labor, and class consciousness in the Mexican textile industry, 1880-1910. En J. Mason Hart (Ed.), *Border crossings; Mexican and Mexican-American workers* (71-92). Wilmington, Delaware: SR Books.
- Riguzzi, P. (2009). From globalization to revolution? the porfirian political economy: issues and interpretations. *Journal of Latin American Studies*, 41, 347-368.
- Sábato, H., y Romero, L. (1992). *Los trabajadores en Buenos Aires: la experiencia del mercado, 1850-1880*. Buenos Aires: Sudamericana.
- Salvatore, R. (2010). Los delitos de los paisanos. En R. Salvatore (Comp.), *Subalternos, derechos y justicia penal. Ensayos de historia social y cultural argentina 1829-1940*. Barcelona: Gedisa.
- Sánchez, D. (2014). *Building a modern port: urban space, local government and social change in Veracruz, 1872-1914* (Tesis doctoral). Universidad de Chicago, Chicago.
- Secretaría de la Marina. (1895, 26 de abril). *Contrato de las obras del puerto de Veracruz celebrado entre Manuel Cossío, Secretario de Estado y del Departamento de Comunicaciones y Obras Públicas y Sir Weetman Pearson Bart*. Unidad de Historia y Cultura Naval. Biblioteca Central.
- Scott, J. (1998). *Seeing like a state: how certain schemes to improved the human condition have failed*. New Haven: Yale University Press.
- Sewell, W. (2005). Historical duration and temporal complexity: the strange career of Marseille's Dockworkers, 1814-1870. En *Logics of history. Social theory and social transformation*. Chicago: University of Chicago Press.
- Solano, S. (2010). Trabajo, formas de organización laboral y resistencia de los trabajadores de los puertos del Caribe colombiano, 1850-1930. *Revista Europea de Estudios Latinoamericanos y del Caribe*, (88), 33-60.
- Spender, J. A. (1930). *Weetman Pearson: first Viscount Cowdray: 1856-1927*. Londres: Cassell.
- Teitelbaum, Vanesa E. (2006, abril-junio). Sectores populares y "delitos leves", en la ciudad de México a mediados del siglo XIX. *Historia Mexicana*, 55(4), 1221-1287.
- Van Voss, H., van der Linden, M., y Sanchis Martínez, M. (2003). Estibadores: configuraciones, 1790-1970. *Historia Social*, (45), 35-52.
- Young, D. (1966). *Member for Mexico: a biography of Weetman Pearson, first Viscount Cowdry*. Londres: Cassell.