

01062



UNIVERSIDAD NACIONAL
AUTONOMA DE MEXICO

19

FACULTAD DE FILOSOFIA Y LETRAS

"PROCESOS MODERNIZADORES EN EL
ISTMO VERACRUZANO 1900-1921"

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:
MAESTRIA EN HISTORIA DE MEXICO

P R E S E N T A:

Marta de los Angeles Saraiba Russell

DIRECTORA DE TESIS: FAC. DE FILOSOFIA Y LETRAS

JOSEFINA MACGREGOR GARATE



2000

MEXICO. D. F.

280075

DIVISION DE ESTUDIOS
POSGRADO
COORDINADORES





Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

***PROCESOS MODERNIZADORES EN EL ISTMO VERACRUZANO
1900-1921***

María de los Angeles Saraiba Russell

*A Teresa Enríquez,
por ser del Istmo*

AGRADECIMIENTOS

El presente trabajo debe su origen a un proyecto de investigación llevado a cabo en el Instituto de Investigaciones Histórico-Sociales de la Universidad Veracruzana. Dicho proyecto tenía por finalidad el análisis de ciudades industriales como Minatitlán y Coatzacoalcos, entidades poco trabajadas por los investigadores veracruzanos. Originaria de Minatitlán, crecí escuchando los relatos familiares sobre el “pasado” de la zona, interés que se incrementó al entrar en contacto con el maestro Martín Aguilar, coordinador, junto con el maestro Leopoldo Alafita, de los trabajos de investigación emprendidos por el Instituto para el rescate de la historia del sur de Veracruz. El maestro Martín Aguilar me invitó a participar como becaria en dicho proyecto durante los años de 1995-1996 y me sugirió el tema de investigación que hoy presento. Posteriormente, al culminar la licenciatura, tuve la fortuna de trabajar con la Dra. Leticia Reina, persona que me llevó de la mano por los archivos y bibliotecas nacionales, en la búsqueda de información sobre el Istmo. En cierta medida, esta tesis es producto del invaluable aprendizaje a su lado. Asimismo, agradezco a la Dra. Josefina Mac Gregor el haber aceptado fungir como mi tutora; sus comentarios y observaciones enriquecieron enormemente este trabajo.

Finalmente, quisiera hacer patente mi reconocimiento a la Dirección General de Estudios de Posgrado por la beca que me otorgó durante el periodo de 1998-1999. Gracias a ésta me pude dedicar de tiempo completo a los estudios de maestría e iniciar la tesis.

INDICE

Introducción	I
I. EL ISTMO VERACRUZANO: “CORAZON DE LA OBSCURIDAD”	
1.1 El espacio	1
1.1.1 Los intentos de colonización del Istmo veracruzano durante el siglo XIX	4
1.1.2 1850-1880. El <i>boom</i> de las maderas preciosas	9
1.2 Las políticas modernizadoras del Porfiriato	
1.2.1 Los primeros intentos por construir un ferrocarril, 1878-1894	16
1.2.2 Las plantaciones en el Istmo veracruzano	21
1.3 Las primeras migraciones: los trabajadores enganchados para el ferrocarril y las plantaciones	29
1.3.1 Situación demográfica de Minatitlán y Coatzacoalcos a principios del siglo XX	35
II. LOS ARTÍFICES DE LA MODERNIDAD: EL FERROCARRIL NACIONAL DE TEHUANTEPEC Y EL PETRÓLEO	
2.1 Weetman Pearson al rescate del Ferrocarril, 1899	43
2.1.2 El trazado de la línea y el acaparamiento de tierras	48
2.1.3 La inauguración del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec y sus primeros años	54
2.1.4 El Ferrocarril de Panamá supera al de Tehuantepec	58
2.2 Los inicios de la explotación petrolera	61
2.3 El sueño petrolero en el Istmo	66
2.4 Los primeros años de bonanza	69

2.5	Las políticas revolucionarias para la extracción petrolera	72
-----	---	----

III. EL IMPACTO DE LA MODERNIDAD EN EL ISTMO VERACRUZANO

3.1	Minatitlán y Coatzacoalcos: de villas a ciudades	80
3.1.2	El <i>boom</i> demográfico y económico de 1910	91
3.2	Crisis política del régimen: Su repercusión en el Istmo	95
3.2.1	La revolución <i>sui generis</i> en el Istmo	103
3.3	Las movilizaciones sociales, una nueva forma de hacer política	107
3.4	De Tehuantepec a Minatitlán y Coatzacoalcos. Análisis del crecimiento demográfico y económico del Istmo veracruzano	113
	Conclusiones	122
	Bibliografía	126
	Archivos	126
	Periódicos y revistas	126
	Documentos de fondos reservados y Colecciones especiales	127
	Libros y artículos	129

INTRODUCCION

El Istmo de Tehuantepec, segundo más estrecho de América, cuya posición estratégica había sido ponderada desde la Conquista por Hernán Cortés y retomada por el geógrafo Alejandro de Humboldt a fines del XVIII, fue motivo de disputas en la segunda mitad del XIX por parte de las potencias extranjeras que deseaban explotarlo. Desde los trabajos de carácter arqueológico emprendidos en la zona, pasando por las rebeliones indígenas en las haciendas Marquesanas durante la Colonia, los proyectos de construcción de vías de comunicación durante el XIX, el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec y la Revolución durante el XX, el Istmo de Tehuantepec correspondiente a Oaxaca ofrece un amplio material bibliográfico al que pretenda estudiarlo. Sin embargo, estos trabajos pasaron por alto la parte norte del Istmo perteneciente al sur de lo que actualmente es el estado de Veracruz.

Esta división entre norte y sur del Istmo de Tehuantepec no es arbitraria; ambos se encuentran diferenciados debido a variaciones tanto en su clima como en su población, pero están unidos porque forman parte de la estrecha franja ístmica y comparten una historia común a partir del último cuarto del siglo XIX y principios del XX. La región norte, cuyo eje es el delta del río Coatzacoalcos, poseedora de numerosos pantanos y una mayor humedad, estuvo escasamente poblada hasta entrado el siglo XIX; mientras que la región oaxaqueña, localizada en el golfo de Tehuantepec, con clima más seco y una población nativa que sobrevivió a la Conquista y a la Colonia, no enfrentó los problemas de insalubridad y falta de población de la primera.

Entre los trabajos sobre el Istmo veracruzano, destacan los realizados en los años sesenta por David Ramírez Lavoignet (1962) y Fernando Winfield Capitaine (1965), quienes se dedicaron a estudiar, vía la corriente indigenista

impulsada por Gonzalo Aguirre Beltrán, poblados como Chinameca, Soteapan, Cosoleacaque y Acayucan, con la finalidad de estudiar a los grupos indígenas existentes en la zona (nahuas, popolucas y zoques, principalmente), desplazados, tanto geográfica como culturalmente, por los “nuevos” polos petroleros de Minatitlán-Coatzacoalcos y sus poblados satélites. En 1973 se agregó el trabajo de Félix Báez Jorge sobre los zoque-popolucas de la sierra de Soteapan.¹

Correspondió a dos antropólogos abrir el campo a nuevos estudios. En 1976, Margarita Nolasco presentó un trabajo de antropología urbana en las ciudades de Minatitlán y Coatzacoalcos con la finalidad de mostrar los efectos negativos del proceso de urbanización emprendido a partir de 1950. Si bien el tema es eminentemente contemporáneo, la autora demostró la pertinencia de ahondar en la historia de esta región. Posteriormente, Guido Munch (1983) empezó a llenar este vacío al realizar un rescate etnográfico del Istmo veracruzano desde el año 1200 a.c hasta nuestros días, pasándose así, de la simple descripción de la zona, a su plena identificación y delimitación con respecto a su contraparte oaxaqueña.²

Mención especial merece la aparición de la tesis de doctorado en estudios urbanos de Marie France Prévot Schapira (1981) sobre el desarrollo regional-industrial de Minatitlán y Coatzacoalcos durante los años sesenta y setenta. En el primer capítulo de este trabajo, Prévot Schapira realizó un análisis histórico sobre el nacimiento de la región, a la que denomina Istmo

¹ David Ramírez Lavoignet, *Soteapan. Luchas agrarias*, Xalapa, Veracruz, Universidad Veracruzana, 1971; Fernando Winfield Capitaine, “Chinameca: una relación geográfica del siglo XVIII”, en *La Palabra y el Hombre*, Xalapa, Veracruz, Universidad Veracruzana, núm. 15, julio-sept., 1965; Félix Báez Jorge, *Los zoque-popolucas. Estructura social*, México, INI-SEP, 1973.

² Margarita Nolasco Armas, *Cuatro ciudades: el proceso de urbanización dependiente*, México, UNAM, 1976; Guido Munch, *Etnología del Istmo veracruzano*, México, UNAM-

veracruzano, manifestando que entre 1900 y 1940 se llevó a cabo el proceso modernizador y migratorio que definió a Minatitlán-Coatzacoalcos. Poco después, Elena Azaola Garrido (1982) investigó la revuelta magonista de 1906, poniendo énfasis en los conflictos territoriales y en las condiciones de vida de la clase trabajadora para el periodo de 1906-1911. Alfredo Delgado (1989), en su calidad de antropólogo, retomó parte de la tradición oral celosamente guardada por las comunidades indígenas sobre las rebeliones de 1887. Estos tres trabajos representan aproximaciones históricas más profundas hacia la zona.³

En los ochenta, y como respuesta a la crisis petrolera que se vivía, surgieron numerosos estudios sobre la historia del petróleo en México, destacando, en el caso de Minatitlán y Coatzacoalcos, los de Manuel Uribe (1980 y 1988), Julio Valdivieso (1983), Elena Sehiavon De la Maza (1988), Leopoldo Alafita (1988), Leopoldo Allub (1982) y Javier Santos Llorente (1988).⁴

Instituto de Investigaciones Antropológicas, 1983.

³ Marie France Prêvot Schapira, *Pétrole et nouvel espace industriel au Mexique. Coatzacoalcos-Minatitlán*, Thèse Doctorale en Etudes Urbaines, Paris, Université de la Sorbonne, 1981; Marie France Prêvot Schapira, "Una modernización a marchas forzadas", en Emilia Velázquez *et al.*, *Llamuras costeras de Veracruz*, Xalapa, Veracruz, Universidad Veracruzana - Gobierno del Estado de Veracruz, 1992; Elena Azaola Garrido, *Rebelión y derrota del magonismo agrario*, México, SEP, 1982; Alfredo Delgado Calderón, *Acayucan: tierra sublevada. La rebelión indígena de 1887*, Acayucan, SEP-CONACULTA, Dirección General de Culturas Populares, 1989.

⁴ Manuel Uribe Cruz, *El movimiento obrero-petrolero en Minatitlán Ver. 1908-1924*, tesis de Licenciatura en Antropología Social, Xalapa, Veracruz, Universidad Veracruzana, 1980; Manuel Uribe Cruz, *Tradición, petróleo y revuelta en Minatitlán Veracruz*, México, PEMEX, 1988; Julio Valdivieso Castillo, *Historia del movimiento sindical petrolero en Minatitlán Veracruz*, México, Imprenta Mexicana, 1983; Elena Susana Sehiavon de la Maza, *La influencia del establecimiento de la refinería de la ciudad de Minatitlán Ver., en la organización espacial del uso del suelo*, tesis de Licenciatura en Geografía, México, UNAM, 1988; Leopoldo Alafita Méndez, *et al.*, *Historia gráfica de la industria petrolera y sus trabajadores (1900-1938)*, Xalapa, Veracruz, Instituto Veracruzano de la Cultura-Centro de Investigaciones Históricas, Universidad Veracruzana, 1988; Leopoldo Allub y Marco A. Michel (comps), *Impactos regionales de la política petrolera en México*,

Finalmente, en los noventa, encontramos los trabajos de corte ecológico sobre los istmos de Tehuantepec y Veracruz realizados por Alejandro Toledo (1996), así como el intento por parte de investigadores veracruzanos de ahondar en la historia inmediata del Istmo, son prueba de ello los textos de Martín Aguilar Sánchez y Leopoldo Alafita (1996).⁵

Estas son, a grandes rasgos, las tendencias en que se dividen los estudios sobre el Istmo veracruzano. Orientadas en un principio hacia las investigaciones de carácter etnolingüístico, la situación cambia en la década de los setenta, momento en que la zona empieza a ser estudiada, ya sea desde las perspectivas de la antropología urbana, de la etnografía “moderna”, de los conflictos agrarios, de la historia obrera y sus luchas o de la industria petrolera, hasta desembocar en los tan de moda estudios ecológicos. Sin embargo, hay una práctica inexistencia de trabajos regionales que arrojen una visión de conjunto sobre temas como las formas de explotación económica antes y durante el Porfiriato, el impacto de las políticas decimonónicas, el acaparamiento de tierras por parte de los inversionistas extranjeros, el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, la creación de ciudades como Minatitlán y Coatzacoalcos y las migraciones hacia estos nuevos polos de desarrollo, indispensables para entender el desarrollo y crecimiento de esta porción del Istmo.

A fines del siglo XIX hicieron arribo a México numerosas ideas y corrientes importadas de Europa, que tenían como base al positivismo,

México, Centro de Investigaciones Sociales-UNAM, 1982; Javier Santos Llorente, *El petróleo en Veracruz. 50 aniversario de PEMEX*, México, PEMEX, 1988.

⁵ Alejandro Toledo, *Geopolítica y medio ambiente en el Istmo de Tehuantepec*, México, Centro de Ecología y Desarrollo-La Jornada, 1996; Martín Aguilar y Leopoldo Alafita, “El Istmo veracruzano: notas para una historia de la construcción de una región”, en *Anuario X*, Xalapa, Veracruz, Instituto de Investigaciones Histórico-Sociales, Universidad Veracruzana, 1996; Martín Aguilar, *Minatitlán-Coatzacoalcos*, inédito.

doctrina que exaltaba el valor de la ciencia y del progreso. Este positivismo fue retomado por el régimen de Díaz (1880-1910) como instrumento ideológico para justificar sus prerrogativas sociales y políticas⁶. Esta modernidad trajo consigo una transformación de los sistemas de referencia de la sociedad y de los individuos. Fue una mutación que hizo pasar el referente esencial del grupo al individuo, y esto ocurrió tanto en la forma de asociarse de los hombres, como en las instituciones, en los valores y en los comportamientos.

En este contexto, la idea de la modernidad era tomada por el grupo en el poder como requisito indispensable para lograr el crecimiento económico y social del país que gobernaba, el que finalmente llegaría a convertirse en una nación a la par de las europeas, las que en ese momento se encontraban insertas en una loca carrera por controlar los mercados y fuentes de materias primas mundiales. Esta penetración de los intereses extranjeros se hacía visible a través de su intervención en la vida económica de países potencialmente productivos mediante la explotación de sus recursos naturales y la creación de una red de transportes con miras a conducirlos fuera del país.

En el caso de México, esta modernidad trajo como consecuencia, aparte de un muy cuestionable desarrollo económico, una mayor diversificación social. La sociedad tradicional se desgajó. Fuertes núcleos de población abandonaron sus modos rutinarios de vivir para correr la aventura de probar fortuna en otro lugar y ocupación. Del mismo modo, las clases medias, cuya participación era muy limitada antes del porfiriato, crecieron enormemente y nuestro país se acercó a las sociedades occidentales con que deseaba equipararse. Sin embargo, las contradicciones también se acentuaron.

El Istmo veracruzano debe su desarrollo y consolidación a estos

⁶ Leopoldo Zea, *El positivismo en México*, t. I, México, COLMEX, 1943.

procesos modernizadores emprendidos durante el porfiriato. Las leyes de baldíos expedidas por Porfirio Díaz para fomentar la inversión extranjera así como los latifundios en el país durante 1878, 1883 y 1886, permitieron la instauración y el auge de las plantaciones en el río Coatzacoalcos y Uxpanapa, llegándose a concentrar en esta región las propiedades con mayor número de hectáreas en el estado durante 1880-1910. Aparejado a esto, los intentos por unir los dos océanos dieron origen a numerosas concesiones que durante la segunda mitad del siglo XIX y principios del XX trabajaron en la zona para inaugurar el ferrocarril de Tehuantepec en 1907. Finalmente, el petróleo, culminación de la panacea modernizadora decimonónica, hizo su arribo a principios del siglo XX, lo que llevó a construir una refinería experimental en 1906, por lo que el Istmo veracruzano se convirtió, a partir de 1910, en un importante enclave económico y polo de atracción laboral; situación que se afianzó, a pesar de las luchas revolucionarias, durante 1910-1920.

En estos tres momentos aparecen como constantes el crecimiento económico, la reorientación del espacio, los movimientos poblacionales, la irrupción de pueblos y ciudades en el Istmo veracruzano, la búsqueda de los grupos que llegaron para ocupar “su” lugar entre los demás, las relaciones laborales conflictivas, etc., para finalizar con la consolidación económica y social de la región.

Con estas ideas, se empezó a buscar información en el Archivo General de la Nación, específicamente en los ramos de Comunicaciones y Obras Públicas, Ferrocarriles y Departamento del Petróleo. Asimismo, consideramos que el archivo de la Secretaría de Relaciones Exteriores y el de Porfirio Díaz enriquecerían y ampliarían nuestro panorama. También se consultó el Archivo General del Estado de Veracruz. Desafortunadamente, su deficiente clasificación impidió una investigación a fondo. Al trabajo de archivo se sumó

el hemerográfico: a nivel nacional y regional se rastrearon noticias sobre la zona. Se dio un especial interés a la época del Porfiriato; de hecho, nuestra mirada fue más aguda para este momento, en detrimento quizá del periodo revolucionario. La justificación estriba en que, como el proceso modernizador del que pretendemos dar cuenta debe su origen al régimen de Díaz (plantaciones, ferrocarril y petróleo), era necesario un mayor acopio de información sobre estos proyectos decimonónicos. Asimismo, hubo una mayor disposición de material al respecto.

Para el periodo de 1910-1921, nuestras fuentes se modificaron; ya no contábamos con archivos como el de Porfirio Díaz o el del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, existente en el ramo de Comunicaciones y Obras Públicas. A nivel hemerográfico, las noticias estaban más enfocadas hacia los conflictos bélicos y políticos en que se debatía el país, por lo que las alusiones hacia el Istmo aminoraron. Un archivo que nos interesaba consultar para este periodo, el de Pemex, se encontraba cerrado al público. Ante esta situación, la información existente en el Departamento del Petróleo, la Secretaría del Trabajo y el Archivo General del Estado de Veracruz, permitieron seguir rastreando los temas que nos interesaban para de esta forma dar cuenta del desarrollo de la zona más allá del Porfiriato, concluyendo en 1921 por considerar que a partir de ese momento el Istmo veracruzano entró en una nueva dinámica económica, política y social.

Este trabajo pretende ser una historia social de carácter regional, entendiendo por región una unidad de grupos sociales que, asentada en un cierto espacio geográfico natural, ha adquirido, a través del proceso histórico, una dinámica propia, autónoma, con una tendencia particular y una identidad

singular.⁷ Tomando como eje la idea de que la historia social procede de acuerdo con un modelo de trabajo en el que se empieza por el entorno material e histórico, pasando posteriormente a las fuerzas y a las técnicas de producción, las relaciones sociales que nacen de ellas así como el funcionamiento que hay debajo de las mismas, este trabajo se propone seguir ese camino: describir la región, sus orígenes, la irrupción de los procesos modernizadores, los cambios que éstos conllevaron en el espacio y en la gente, es decir, proceder al análisis de periodos históricos relativamente breves durante los cuales la sociedad se reorienta y transforma.⁸

En el primer capítulo se abordará la región, los intentos emprendidos durante el siglo XIX por colonizarla, así como los elementos que permitieron su mantenimiento hasta los trabajos del ferrocarril y las plantaciones extranjeras. A partir de este momento, empieza a despuntar como zona de atractivo económico, atrayendo a inmigrantes que poco a poco se establecen y para 1900 constituyen una población bastante considerable.

En el segundo capítulo se analizará la importancia de las plantaciones, del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec y del petróleo para el desarrollo económico de nuestro país en general y de la zona en particular, especialmente cuando los tres respondían a las necesidades internacionales de materias primas a bajo costo y rutas que hicieran más rápido el intercambio de productos. Con el petróleo, la importancia fue en aumento a partir de 1914, momento en que el conflicto bélico mundial lo situó como un recurso estratégico para las potencias en pugna.

⁷ Carlos Martínez Assad (coord.), *Balace y perspectivas de los estudios regionales*, México, UNAM-Porrúa, 1990, p.10.

⁸ Eric Hobsbawm, *Sobre la Historia*, Barcelona, Crítica, 1998, pp.90-115.

Finalmente, en el capítulo tres se verá el impacto de esta modernidad en la región. Cómo se pobló el Istmo veracruzano, qué actores interactuaron en él durante este periodo, sus relaciones con los poseedores del poder económico, así como con el régimen porfirista, en un principio, y posteriormente con los gobiernos revolucionarios.

De esta forma, se pretende dar cuenta de una región que, a los umbrales del siglo XXI y después de una severa crisis económica, vuelve a estar en la mesa de discusiones debido a su importancia estratégica; de ello dan cuenta los proyectos discutidos en los últimos años para rehabilitar la vía transístmica. Una vez más, al igual que hace cien años, el Istmo veracruzano trata de inscribirse en el discurso de la modernidad.

I. EL ISTMO VERACRUZANO: “CORAZON DE LA OBSCURIDAD”

“Las regiones son como el amor –difíciles de describir, pero las conocemos cuando las vemos–”
Eric Van Young¹

1.1 EL ESPACIO

Las pugnas emprendidas durante el siglo XIX entre el grupo liberal y el conservador por imponer sus proyectos de nación dieron por resultado la irrupción regional: espacios que al amparo de la debilidad del Estado nacional en ciernes gozaron de una relativa autonomía política y económica, heredera en cierta forma de los últimos años coloniales, pero ahora superada debido a un nuevo factor: la consolidación del capitalismo industrial europeo y su necesidad de materias primas (algodón, henequén, cobre, oro, plata, etc.). De esta forma, entre 1821 y 1880 se delinearón en México las características del capitalismo dependiente o periférico, con numerosas regiones al servicio de los intereses extranjeros, situación que alcanzó su esplendor con el advenimiento de Porfirio Díaz al poder.²

Nuevas regiones aparecieron, otras se reconfiguraron o desaparecieron, dependiendo de los recursos que poseyeran y su capacidad para explotarlos y comerciarlos. Entre las zonas de reciente creación se inscribe el Istmo veracruzano. Si bien su consolidación tendrá lugar hasta bien entrado el Porfiriato, sus orígenes los podemos rastrear en los numerosos intentos

¹ Eric Van Young, “Haciendo historia regional: consideraciones metodológicas y teóricas”, en Pedro Pérez Herrero (comp.), *Región e historia en México (1700-1850)*, Antologías Universitarias, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 1997, p.99.

emprendidos a partir de la independencia para construir un paso que uniera a los océanos Atlántico y Pacífico, empresa en la que Gran Bretaña y Estados Unidos, principales potencias de la época, se encontraban sumamente interesadas, en su loca carrera por el control del comercio mundial.³

Con respecto a los elementos naturales que delimitan al Istmo de Tehuantepec, encontramos que, geográficamente hablando, éste se encuentra dividido en tres partes principales: la primera se extiende desde las costas del Golfo de México, en la sierra de San Martín, hasta la base de la cordillera que atraviesa el Istmo; a esta parte se le conoce con el nombre de llanos del Atlántico, asiento del Istmo veracruzano; la segunda comprende las porciones más elevadas o montañosas de la zona Central; y la tercera, la más conocida, es la superficie llana bañada por el océano Pacífico, correspondiente al estado de Oaxaca.⁴

El Istmo veracruzano puede ser definido a partir de dos elementos; el primero, de carácter natural, y el segundo, producto de los intereses políticos y económicos que durante el convulso siglo XIX trataron de aprovechar su ubicación estratégica. Con respecto al primer elemento, uno de sus aspectos característicos es el río Coatzacoalcos, vía de comunicación creadora y recreadora de espacios durante el siglo XIX y principios del XX.

Con una extensión de 29800 km², el río Coatzacoalcos nace en la sierra Atravesada, en pleno territorio oaxaqueño, a más de 2000 metros sobre el nivel del mar. Unos kilómetros después de Santa María Chimalapa recibe el

² Ciro Cardoso, *México en el siglo XIX (1821-1910)*, México, Nueva Imagen, 1980, pp.46-51, 61-83.

³ Angel Bassols Batalla, *México: formación de regiones económicas*, México, UNAM, 1992, p.167.

⁴ John Jay Williams, *El Istmo de Tehuantepec. Resultado del reconocimiento que para la construcción de un ferrocarril de comunicación entre los océanos Atlántico y Pacífico*

nombre de río del corte. A partir de su confluencia con el Jaltepec, sale de las zonas montañosas de Oaxaca y penetra en territorio veracruzano, siguiendo su curso hacia el noreste, para desembocar en el Golfo de México por la barra del Coatzacoalcos, dejando tras de sí numerosos arroyos y afluentes, entre los que destacan los ríos Chalchijapa, Coachapan, y Tonalá.⁵ **MAPA 1.1. EL ISTMO VERACRUZANO.**

De clima tropical, con temperaturas medias que oscilan entre los 25 y 26°C, y con precipitaciones medias anuales de 2000 y casi 4000 mm., la zona conforma una planicie limitada al norte por colinas bajas; al oeste por la sierra de los Tuxtlas y al este y sureste por montículos de escasas elevaciones, sirviendo de límite natural con el cantón de Acayucan. Entre los diversos nichos ecológicos que la conforman se encuentran estuarios, pantanos, ciénagas, manglares, sabanas y selvas.⁶

Desde el punto de vista político, la Constitución de 1824, en la que se establecía la República Federal, dividía el país en 19 estados y cuatro territorios. Destacaba entre los primeros el de Veracruz, con casi los mismos límites que actualmente posee. El Coatzacoalcos formaba parte del cantón de Acayucan, al redactarse la Constitución de 1857 se decidió separarlo para crear el cantón de Minatitlán, cuyos límites se fijaron de acuerdo con las características naturales arriba reseñadas.⁷ Hasta 1917, año en que desaparecieron los cantones como unidades políticas intermedias entre el

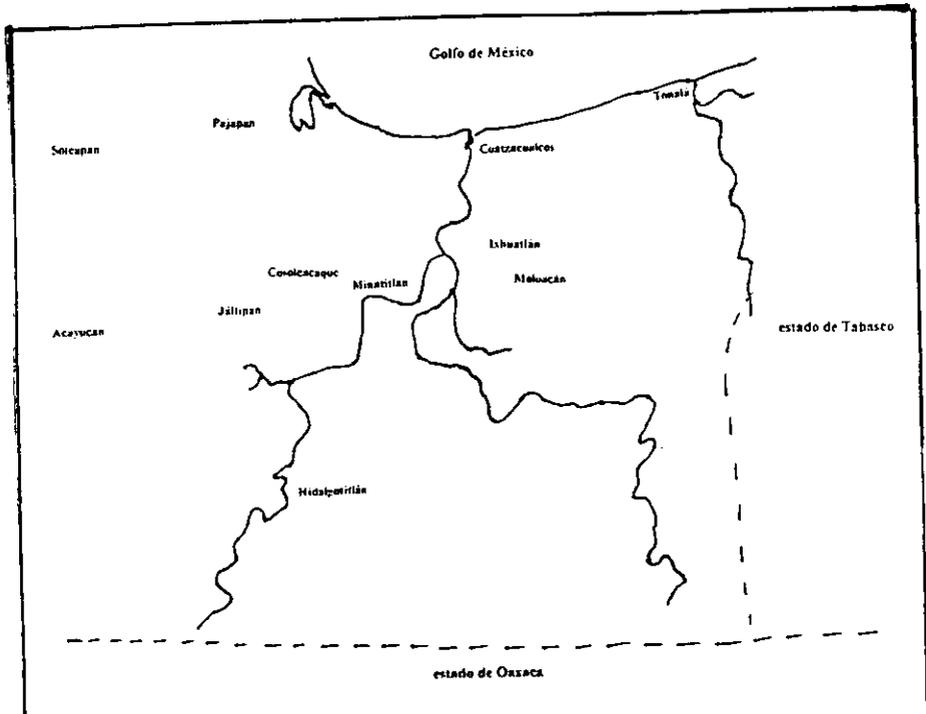
ejecutó la Comisión Científica, bajo la dirección del sr. J.G. Barnard, México, Imprenta de Vicente García Torres, 1852, p.12.

⁵ Alfonso Luis Velasco, *Geografía y estadística de la República mexicana*, tomo III, México, s/e, 1890, pp.19-20; Luis Pérez Milicua, *Veracruz. Reseña geográfica y estadística*, México, librería de la viuda de Bouret, 1912.

⁶ Alejandro Toledo, *Geopolítica y desarrollo en el Istmo de Tehuantepec*, México, Centro de Ecología y Desarrollo, 1995, pp. 35-38.

⁷ Enrique Florescano Mayet, *Las divisiones políticas del estado de Veracruz. 1824-1917*, Xalapa, Veracruz, IIESES-Universidad Veracruzana, 1979, pp.32, 40.

MAPA 1.1 EL ISTMO VERACRUZANO



municipio y el estado, el de Minatitlán englobaba al Istmo veracruzano. No obstante, como veremos adelante, a través del siglo XIX se dieron numerosos intentos por integrar los istmos de Veracruz y Oaxaca en uno solo, al que se quería dar el nombre de Tehuantepec, los cuales resultaron fallidos debido, entre otras cosas, a la inestabilidad reinante en el país en aquella época así como a las diversidades climáticas, poblacionales y económicas de las dos zonas, lo que puso en evidencia las características particulares que las diferenciaban.⁸

1.1.1 LOS INTENTOS DE COLONIZACIÓN EN EL ISTMO DURANTE EL SIGLO XIX

Una vez consumada la Independencia, una de las cuestiones fundamentales fue tratar de poblar las tierras fértiles que se encontraban olvidadas en el inmenso territorio ya nacional. La colonización se volvía una cuestión de carácter no sólo económico sino también político: era necesario lograr un equilibrio poblacional capaz de contrarrestar el avance expansionista estadounidense, sobre todo en las regiones costeras y en el norte; situación que preocupaba a quienes buscaban, en medio del caos, la estabilidad económica y política de lo que empezaba a ser México.

Tadeo Ortiz de Ayala, colaborador del régimen de Iturbide, decidió colonizar el río Coatzacoalcos, zona menos poblada del Istmo de Tehuantepec. Esta estrecha franja ya había sido motivo de interés por parte de aquéllos que

⁸ Manuel B. Trens, *Historia de Veracruz*, t. V, México, s/e, 1950, pp.57, 134-135. El Istmo oaxaqueño, a diferencia del veracruzano, constituía una región geográfica bien definida cultural y económicamente hacia finales del siglo XIX, producto de una importante concentración demográfica durante la época colonial y el siglo XIX. Ver Leticia Reina, "Etnicidad y género entre los zapotecas del Istmo de Tehuantepec, México, 1840-1890", en

acariciaban el sueño de lograr una comunicación entre los dos océanos. Desde Hernán Cortés, pasando por los informes de las comisiones enviadas durante el gobierno virreinal a la zona, hasta el famoso estudio que realizó el Barón Alejandro de Humboldt sobre el Reino de la Nueva España, la posibilidad de unir los dos mares seguía siendo un proyecto inalcanzable.⁹

Tadeo Ortiz de Ayala consiguió en 1823 la aprobación del Congreso para la creación de una nueva provincia, llamada del Istmo de Tehuantepec, la que comprendería las jurisdicciones de Acayucan y Tehuantepec, procediéndose a su población y colonización, sobre todo en los terrenos baldíos del centro del Istmo y la barra del Coatzacoalcos; decreto que en 1826 fue ratificado por el Congreso del estado de Veracruz.¹⁰ Ortiz de Ayala se desplazó a la zona y fundó numerosos poblados, a los que denominó de acuerdo con los héroes de la independencia, agregándoles la terminación “polis”, la que después sería cambiada por el gobierno del Estado por la de “titlán” (lugar de). Aparecieron así Minatitlán, anteriormente conocida como Paso de la Fábrica, lugar en el que se concentraba durante la época colonial la madera que se enviaba a los astilleros de Cuba; Hidalgotitlán, fundado sobre una antigua población conocida como Remolino de los Almagres; Morelostitlán, Abasolotitlán y Allendetitlán, simples caseríos que dejaban

Leticia Reina (coord.), *La reindianización de América. Siglo XIX*, México, Siglo XXI Editores, 1997, p.341.

⁹ Hernán Cortés, *Cartas de Relación de la conquista de la Nueva España*, Madrid, España, Espasa-Calpe, 1932; Joseph De Solís, “Estado en que se hallaba la provincia de Guazacoalcos en el año de 1599”, en *Boletín del Archivo General de la Nación*, t. XVI, México, AGN, núm. 2; José Antonio Villaseñor y Sánchez, *Teatro Americano*, México, Editora Nacional, 1952; Thomas Gage, *Viajes en la Nueva España*, La Habana, Casa de las Américas, 1980; Miguel Del Corral, *La costa de Sotavento*, editado por Leonardo Pasquel, México, Editorial Citlaltépetl, 163; Friedrich Alexander Von Humboldt, *Ensayo político sobre el Reino de la Nueva España*, 3ª edición, México, Edit. Porrúa, 1978.

¹⁰ “Decreto del 15 de octubre de 1823” y “Decreto de julio de 1826”, en Archivo General de la Nación, en adelante AGN, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, en adelante SCOP, 2/257-1, fojas 132-135.

mucho que desear. Ante la falta de moradores, se exportaron indígenas de la Mixteca Alta para servir a los colonos extranjeros que estaban por llegar.¹¹

Los resultados de esta colonización han sido ya ampliamente reseñados.¹² Basta decir que entre 1829 y 1834 llegaron diez expediciones al Istmo veracruzano procedentes de Francia, trayendo un total de 1036 personas, las que en su mayor parte no eran campesinas, como originalmente se había pensado, sino ciudadanos con escasos conocimientos agrícolas y poco acostumbrados al clima del trópico. Las enfermedades, la falta de apoyo por parte de los encargados de la colonización, los fraudes y malos manejos de las concesionarias encargadas de llevarlos, acabaron con las intenciones de poblar las riberas del río Coatzacoalcos. Para 1849 sólo quedaban 96 franceses, establecidos en su mayor parte en la ciudad de Acayucan.¹³

En 1835 se cambia la estructura política de la República y se instaura el sistema centralista, por lo que la zona del Coatzacoalcos volvió a formar parte del Distrito de Acayucan, siendo postergados los intentos por conformar el territorio del Istmo. En 1842, Antonio López de Santa Anna, en medio de las pugnas entre los centralistas y federalistas, concesionó la apertura de una vía de comunicación entre el océano Pacífico y el Atlántico, pero el empresario con que se negoció, José De Garay, resultó ser insolvente y vendió su concesión a una compañía estadounidense.¹⁴

¹¹ Ver Guy P. C. Thomson, "La colonización del Departamento de Acayucan: 1824-1834", en *Historia mexicana*, vol. 24, núm. 2, 94, oct.-dic. 1974, pp.253-298.

¹² Entre la bibliografía que aborda el fracaso de la colonización francesa, destacan los escritos de los propios migrantes que dieron cuenta de su lucha por sobrevivir en el Istmo. Ver Hippolite Maison y Charles Debouchet, *La colonización francesa en Coatzacoalcos*, Xalapa, Veracruz, Universidad Veracruzana, 1986; Mathieu De Fossey, *Viaje a México*, México, CNCA, 1994; Pierre Charpenne, *Mon voyage au Mexique ou le colon du Cuazacoalco*, París, Roux, 1836.

¹³ Guy P.C. Thomson, *op. cit.*, pp.279-280.

¹⁴ AGN, SCOP, vol. 2/238-1, fojas 3-4.

Durante estos años, la crítica situación por la que atravesaba el país no logró consolidar ningún plan de colonización y desarrollo en el Istmo. La dolorosa experiencia de la guerra con Estados Unidos hizo que el gobierno mexicano insistiera en mantener el control de esta zona clave para la seguridad nacional, razón por la cual no sólo no reconoció la enajenación de Garay al capital norteamericano, sino que se negó a conceder la vía transístmica al gobierno de Estados Unidos, el que ya gozaba de un tratado que les garantizaba el paso por el Istmo de Panamá.¹⁵ Ante esta situación, y temerosos de una nueva ocupación norteamericana, se decretó el establecimiento de cuatro colonias militares, mandándose construir una fortificación en la barra del Coatzacoalcos, así como su respectiva población.¹⁶

No fue sino hasta 1853, año de los tratados de la Mesilla, a través de los cuales Santa Anna concedió privilegios a los norteamericanos para la construcción ferrocarrilera en el Istmo, y justo cuando se volvieron a suprimir la independencia y soberanía de los estados, cambiándolos por Departamentos, que arribó el primer comandante militar encargado de colonizar la barra, con lo que se pretendía rescatar el decreto de 1823 y erigir el territorio del Istmo con terrenos de Veracruz, Oaxaca y Tabasco. De esta forma, los intentos por colonizar y mantener un control sobre la zona fueron resucitados. En 1855 se restableció a Minatitlán como su capital, situación que no agradó a las autoridades de Acayucan, las que se amotinaron contra esta disposición, alegando que los intereses madereros ahí establecidos eran la verdadera causa de querer cambiar el gobierno.¹⁷ La vida de este territorio volvió a ser efímera ya que desde 1854 la parte oaxaqueña se unió al Plan de Ayutla lanzado por Juan Alvarez, segregándose así de su contraparte

¹⁵ *Op. cit.*

¹⁶ Manuel B. Trens, *op. cit.*, tomo IV, p.645.

veracruzana. En 1857, el gobierno liberal de Ignacio Comonfort decretó la apertura de los puertos de Coatzacoalcos en el Golfo de México, y de la Ventosa en el Pacífico, motivo de beneplácito para los explotadores de madera en la zona.¹⁸

La Constitución del estado de Veracruz de 1857, al desaparecer los Departamentos como unidades territoriales y sustituirlos por los cantones, creó el de Minatitlán, segregándole terrenos a Acayucan. A partir de entonces, Minatitlán fue la punta de lanza para la colonización del resto de su territorio que, todavía en la década de los ochenta, seguía contando con vastas extensiones desocupadas, motivo de preocupación por parte de los trabajos ferrocarrileros que para entonces empezaban a efectuarse. Así, fue necesario emprender nuevos intentos de colonización. En esta ocasión, la poderosa Secretaría de Fomento porfirista impulsó el establecimiento de concesiones encargadas de llevar familias mexicanas a poblar los ríos Coatzacoalcos, Jaltepec y Jamapa. No obstante, los resultados fueron parecidos a los de la colonización francesa: la mala administración, así como el clima malsano, hicieron estragos entre los nuevos habitantes.¹⁹ Para 1882, el propio Ministro de Fomento, Carlos Pacheco, visitó la zona y formó una expedición al mando del ingeniero del Ferrocarril Interoceánico del Istmo, Alejandro Prieto, quien vio posibilidades de colonización en el norte del Istmo (Veracruz), aunque nada se concretó.²⁰

¹⁷ *Ibid.*, tomo V, pp. 134-138.

¹⁸ National Archives, en adelante NA, Despatches from US Consuls in Minatitlán, april 13, 1853-october 7, 1880. Decreto con respecto a la apertura de los puertos de Coatzacoalcos y la Ventosa al comercio exterior, carta del cónsul de los Estados Unidos en Minatitlán, Alejandro Pleasant, al Secretario de estado norteamericano, Minatitlán, Veracruz, 19 de febrero de 1856.

¹⁹ *El Monitor Republicano*, México, 28 de noviembre de 1878, p.2.

²⁰ Alejandro Prieto, *Proyectos sobre la colonización del Istmo de Tehuantepec*, México, Imprenta de Ignacio Cumplido, 1884.

En síntesis, desde 1823, año en que se emprendieron los primeros esfuerzos de colonización, hasta 1880, momento en que se llevó a cabo la construcción del ferrocarril, los intentos por colonizar el Istmo veracruzano fueron infructuosos. Sólo los poblados de Minatitlán e Hidalgotitlán lograron salvarse de la suerte que corrieron el resto de las colonias establecidas a lo largo y ancho del río Coatzacoalcos. Sus orígenes provenían de antes de la fiebre colonizadora, por lo que ya contaban con un cierto número de habitantes que subsistieron a las promesas de riqueza ilimitada en el trópico mexicano. Posteriormente, los difíciles momentos por los que atravesó nuestro país, impidieron llevar a buen término la necesidad de colonizar el Istmo. Si bien la atomización regional experimentada durante la época permitió el crecimiento de viejos y nuevos espacios. En el caso del Istmo veracruzano, esto fue posible hasta la llegada del gobierno liberal, momento de conformación de nuestro país como nación. Porfirio Díaz, su máximo exponente, a la par que centralizaba el poder, abría las puertas a la inversión extranjera, dando paso a la consolidación de ciertas regiones cuyos orígenes se perdían en la época pasada, pero cuya potencial riqueza sería plenamente explotada bajo el amparo del caudillo de Tuxtepec.

1.1.2 1850-1880. EL BOOM DE LAS MADERAS PRECIOSAS

Aunque los intentos de colonización fueron un fracaso, poblados como Minatitlán e Hidalgotitlán subsistieron gracias a la entrada y salida de barcos de procedencia inglesa y norteamericana que hacían su recorrido por el Coatzacoalcos para aprovisionarse de maderas preciosas de manera ilegal, aprovechándose de la inestabilidad política reinante en México durante esa época. Establecida en 1823, la aduana de Minatitlán atrajo tres años después

los intereses comerciales norteamericanos, nombrándose un cónsul en la zona.²¹ La principal riqueza que se extraía de los bosques aledaños y se embarcaba en Minatitlán, eran las maderas preciosas. Caoba (mahogany, como era llamada por los estadounidenses e ingleses), cedro, palo de tinte, ceiba e índigo fueron los causantes de la presencia de barcos estadounidenses, ingleses, españoles, italianos y suecos, en ese orden de importancia, que prácticamente saqueaban las tierras de las riberas del río Coatzacoalcos en su afán por cargar sus navíos de riquezas forestales. Hacia 1850, los ingleses le arrebataron a los norteamericanos el control maderero en la zona. No obstante, los intereses políticos del vecino país del norte se mantuvieron resguardados gracias a los cónsules establecidos en Minatitlán y posteriormente en Tehuantepec, quienes informaban al Departamento de Estado norteamericano sobre las condiciones políticas del México de esa época y abogaban por el control del Istmo. Con el tiempo, estos cónsules también fueron acaparando terrenos que servirían ya fuera como aserraderos, o bien para la explotación agrícola de productos como el cacao, café, algodón, caña, añil y tabaco.²²

En 1850, el ingeniero John Jay Williams, encargado de realizar una exploración por el Istmo con miras al establecimiento de un ferrocarril, calculó en 25 000 el número de habitantes en la parte norte. La gran mayoría provenía de entidades como Jáltipan, Chinameca y Cosoleacaque, pertenecientes a Acayucan. De hecho, Minatitlán e Hidalgotitlán, sobrevivientes de la desastrosa colonización francesa, poseían,

²¹ Archivo Histórico de la Secretaría de Relaciones Exteriores, en adelante AHSRE, exp. 2-3-2138.

²² NA, Despatches from US Consuls in Minatitlán, april 13, 1853- october 7, 1880, rollo 1, docto. 54, carta del cónsul Alejandro Pleasant al Secretario de estado norteamericano, 1º enero de 1854 y José De Garay, *An Account of the Isthmus of Tehuantepec in the Republic of México; with Proposals for Establishing a Communication between the Atlantic and*

respectivamente, 460 y 400 habitantes, entre marineros, labradores y carpinteros, población cuya existencia databa de antes de los intentos de colonización, aumentada gracias a la explotación maderera.²³ El que gran parte de los terrenos existentes en el Coatzacoalcos fuera baldío atrajo a vecinos de Chinameca, Cosoleacaque y Jáltipan, quienes emigraron hacia el sur, rumbo a Minatitlán.²⁴

Para 1853, los intereses comerciales en Minatitlán estuvieron detrás de la decisión de separarlo políticamente de Acayucan. El establecimiento del cantón de Minatitlán en 1857, quitándole territorio y poblados importantes a Acayucan, no fue más que resultado de la insistencia de poblar el Istmo, aprovechando la explotación maderera y los planes de construcción de la vía transistmica. Desafortunadamente, una nueva nube entorpecería estos intentos: la intervención francesa. Entre 1863 y 1864, el Coatzacoalcos, debido a su aislamiento con respecto a los centros de poder político, se encontró en manos de los invasores. Ante esta situación, el comercio se paralizó, la agricultura se estancó y las autoridades establecidas tuvieron que huir ante el avance del enemigo.²⁵

Finalizada la guerra y después de más de cuarenta años de lucha, se emprendió el proyecto liberal de Estado-nación, en donde el orden y el progreso fueron la clave para llevar a México al concierto de las naciones civilizadas. La República Restaurada tenía ante sí el desafío de reconstruir un

Pacific Oceans. Based upon the Surveys and Reports of a Scientific Commission, London, J.D. Smith and Co., 1846, pp.71-72, 79.

²³ John Jay Williams, *op. cit.*, pp.5, 37, 42, 220, 295.

²⁴ Raúl Salinas Aragón, *Minatitlán de ayer de don Viriato Da Silveira*, México, s/e, 1993, p.25.

²⁵ NA, Despatches from US Consuls in Minatitlán, abril 13, 1853- october 7, 1880, rollo 1, docto. 0395, carta del cónsul de Minatitlán, R. Hoyt, al Secretario de estado norteamericano William Seward, informándole de la caída del comercio ante la invasión francesa, Minatitlán, Veracruz, 1º de noviembre de 1864.

territorio que durante casi un lustro se encontró a la deriva, de ahí la continuación no solamente de las reformas tendientes al afianzamiento de la organización constitucional, sino que también se emprendieron medidas económicas, educativas, demográficas, etc., capaces de contribuir a la reconstrucción y modernización nacional. Se inician las obras públicas, se pretende controlar el comercio interno y externo, se impulsa a los capitales nacionales y extranjeros para que inviertan en el país, sobre todo en el ramo de las vías de comunicación -tan importantes en ese momento- se aumentan las facilidades para la colonización de zonas despobladas; en pocas palabras, se configura el armazón de crecimiento y desarrollo liberal largamente postergado.

En este contexto, el cantón de Minatitlán retomó el crecimiento vislumbrado a fines de los cincuenta. Aun cuando la intervención francesa había significado un retroceso en sus tímidos intentos por despegar regionalmente, los alicientes liberales a la inversión económica pusieron, una vez más, al Istmo veracruzano en la mira de los intereses nacionales y extranjeros. Las leyes sobre terrenos baldíos y los intentos por construir un ferrocarril en el Istmo, como se verá más adelante, inyectaron una nueva fuerza a la región. Ejemplo de ello es el censo de 1868, primero que se realizaba en Minatitlán desde que fue erigido cantón, el que cuantificó 11 897 habitantes, contra los 16 561 de su vecino Acayucan. Claro, hay que tomar en cuenta que en él figuraban numerosas poblaciones que se le habían segregado a Acayucan, como Jáltipan, Cosoleacaque y Chinameca. No obstante, el poblado de Minatitlán registró 1 269 habitantes, casi el triple de los que poseía dieciocho años antes.²⁶

²⁶ Carmen Blázquez (comp.), *Veracruz. Informes de sus gobernadores*, tomo II, Xalapa, Veracruz, Gobierno del Estado, 1986, pp.699-700.

El capitán R. W. Shufeldt, enviado por el gobierno norteamericano a la cabeza de una comisión que debía hacer un reconocimiento del Istmo de Tehuantepec para averiguar la viabilidad de construir un canal interoceánico, describió en esos años a Minatitlán como la ciudad más rica del Istmo, desde donde salía el comercio más importante, cerca de 10 000 toneladas de caoba al año, y que era habitada por numerosos extranjeros.²⁷ Para 1878, el cantón alcanzó los 15 467 habitantes, mientras que el de Acayucan 19 696, notándose el crecimiento del primero por encima del segundo. **CUADRO 1.1. POBLACION DE LOS CANTONES DE ACAYUCAN Y MINATITLÁN, 1868-1878.**

Si bien la explotación maderera había sido en un primer momento el motor que había mantenido a la zona con vida, ésta perdió atractivo debido a que la tala inmoderada hacía cada vez más difícil el acceso a los árboles, teniéndose que internar en los bosques para conseguir el botín deseado, lo que resultaba poco rentable para los intereses extranjeros. Al mismo tiempo, las pugnas entre éstos y los que habían conseguido permisos del gobierno para utilizar los terrenos que eran considerados nacionales, sin pagar los impuestos necesarios, frente a un Estado que pretendía mantener un mayor control sobre

²⁷ AGN, SCOP, vol. 2/238-1. Una fuente de consulta muy importante que nos permite reconstruir los inicios del Istmo veracruzano son los informes de los numerosos extranjeros que durante gran parte del siglo XIX y comienzos del XX viajaron por la zona. Entre los más importantes sobresalen: Charles Brousseau, *Viaje por el Istmo de Tehuantepec*, México, FCE, 1981; Matías Gustavo Hermesdorf, "On the Isthmus of Tehuantepec", en *The Journal of the Royal Geographical Society*, vol. 32, Londres, Ed. John Murray, 1862; F. Ratzel, *Aus Mexico. 1864*, Breslau, 1878; Lambert De Sainte Croix, *Onze mois au Mexique*, Paris, librairie Plon, 1897; Vaquero, *Adventures in Search of a Form of Life in Hispanoamérica*, Londres, John Bale, Sons and Danielsson, 1911; Miguel Covarrubias, *México South: The Isthmus of Tehuantepec*, London, Cassell, 1928.

CUADRO 1.1
POBLACIÓN DE LOS CANTONES DE ACAYUCAN Y MINATITLÁN
1868-1878*

POBLACION DEL CANTON DE ACAYUCAN

	1868	%	1873	%	1878	%
Municipio Acayucan	4 887	30	4 935	27	4 907	25
Municipio S. Juan E.	3 580	22	3 865	21	3 521	18
Municipio Sayula	1 839	11	2 256	12	2 503	13
Municipio Soteapan	1 577	10	1 703	9	2 242	11
Municipio Texistepec	1 475	9	1 609	9	1 774	10
Municipio Oluta	1 245	8	1 306	7	1 388	8
Municipio Mecayapan	994	5	1 567	8	1 587	8
Municipio Soconusco	964	5	1 237	7	1 193	7
TOTAL	16 561	100	18 478	100	19 696	100

POBLACION DEL CANTON DE MINATITLAN

	1868	%	1873	%	1878	%
Municipio Minatitlán	1 269	11	1 339	9	2 687	17
Municipio Cosoleacaque	3 567	30	3 912	26	3 202	20
Municipio Jáltipan	2 718	23	3 441	23	3 525	23
Municipio Chinameca	1 110	9	1 381	9	1 378	9
Municipio Oteapan	971	8	1 116	7	1 033	7
Municipio Ixhuatlán	753	6	865	6	621	4
Municipio Moloacán	499	4	503	3	586	4
Municipio Hidalgotitlán	447	4	614	4	431	3
Municipio Zaragoza	300	3	393	3	427	3
Municipio Pajapan	263	2	913	6	1 035	7
Municipio Minzapan			517	4	542	3
TOTAL	11 897	100	15 048	100	15 467	100

*Tomado de Carmen Blázquez, *Veracruz. Informes de sus gobernadores*, t. II y III, Xalapa, Veracruz, Gobierno del Estado, 1986.

las contribuciones que recaudaba, terminaron con el negocio redondo de la extracción de maderas preciosas.²⁸

El comercio establecido en la villa de Minatitlán, que para esos años contaba con cerca de 37 establecimientos dedicados a las actividades mercantiles, aunado a un modesto crecimiento de la agricultura en poblados aledaños como Jáltipan e Hidalgotitlán, fueron los elementos necesarios para el mantenimiento de la zona. El maíz, arroz, plátano, tabaco y caña de azúcar se daban con numerosa facilidad. Al mismo tiempo, las fincas ganaderas de Chinameca, Jáltipan y Cosoleacaque hacían su aportación a la industria de la curtiduría.²⁹ Así, alrededor de la villa de Minatitlán, poseedora de la aduana marítima y asiento comercial que mantenía estrechos contactos con Tehuantepec y Chiapas, se desarrolló una economía que si en su primer momento fue de subsistencia, al caer la explotación maderera los intereses extranjeros volvieron sus ojos hacia ella, teniendo a su favor la riqueza ilimitada de un territorio virgen, listo para ser explotado. No obstante, la falta de brazos seguía siendo uno de los frenos principales para el desarrollo económico y social del cantón más grande del estado de Veracruz.

Hasta este momento, nuestro espacio de estudio, de ser un proyecto en papel y una serie de buenas intenciones por parte de los proyectos de nación tanto liberales como conservadores, así como motivo de codicia de las potencias extranjeras, se va convirtiendo, a través del proceso histórico que se

²⁸ NA, Despatches from US Consuls in Minatitlán, april 13, 1853-october 7, 1880, docto. 0598, Reporte del cónsul de Minatitlán, R. Hoyt, al Secretario de estado norteamericano, Minatitlán, Veracruz, 25 octubre de 1868; para las quejas entre particulares por la tala en terrenos nacionales, ver *El Federalista*, México, viernes 3 de marzo y jueves 1º de junio de 1871, pp. 2-3.

²⁹ "Noticia general de los productos naturales y agrícolas que se cosecharon en el estado, durante el segundo semestre del año de 1877, formada con vista de los datos ministrados por las jefaturas políticas", en Carmen Blázquez, *op. cit.*, tomo IV, 1986, Xalapa, Veracruz, Gobierno del estado de Veracruz, 1986, pp.2041-2052.

vive en esos años, en una realidad. De los fracasos de la colonización francesa se levantaron pequeños poblados que de manera paulatina fueron adquiriendo una dinámica propia. La explotación maderera por parte de Europa y Estados Unidos, así como los intentos por construir un paso que uniera los dos océanos, fueron el motor que permitió su sobrevivencia y crecimiento. Una vez consolidada la República esta acción se intensificó. El cantón de Minatitlán poseía ya una representatividad política dentro de un territorio propio. Si bien gran parte de su población le va a ser heredada por Acayucan, su cabecera logrará un crecimiento considerable, aprovechando primeramente la coyuntura dada por las pugnas liberal-conservadora y, posteriormente, las políticas económicas del nuevo Estado, todo esto aunado a las necesidades de los países capitalistas en expansión.

1.2 LAS POLÍTICAS MODERNIZADORAS DEL PORFIRIATO

Con la muerte de Juárez en 1872, los liberales que habían sido relegados por el sagaz estadista oaxaqueño, aprovecharon la coyuntura de la pretendida reelección de Sebastián Lerdo de Tejada, sucesor de Juárez en la presidencia de la República, para buscar su lugar dentro de la vida política del país. Entre estos actores se encontraba Porfirio Díaz, el que a través de la Revolución de Tuxtepec llegó a la ambicionada silla presidencial. A partir de 1876, el proyecto liberal de orden y progreso se hizo realidad, aunque con un fuerte costo político y social que finalmente estallará en 1910. No obstante, en este período, 1876-1910, incluyendo los cuatro años en que Díaz le “prestó” el poder a su compadre Manuel González para “respetar” la no reelección, el desarrollo económico de México fue una realidad. Los pactos que el caudillo

logró hacer con los diversos poderes creados al amparo de la inestabilidad política reinante durante gran parte del siglo XIX, permitieron concentrar los esfuerzos “nacionales” en la reconstrucción de un país fragmentado. Los intereses extranjeros, a la caza de mercados baratos para extraer productos, sobre todo materias primas, vieron con buenos ojos al gobierno de Porfirio Díaz, el que se consolidó a partir de la reelección de 1884, instaurándose así lo que conocemos como Porfiriato, cuya política se orientó hacia la inversión extranjera y el desarrollo de tres sectores que consideraba elementales para el progreso: la minería, la producción agrícola y el petróleo; siendo necesaria la creación de vías de comunicación capaces de unir al país entre sí y con el resto del mundo, requisito indispensable para transportar las riquezas nacionales hacia el extranjero. Poco a poco, la afluencia del tráfico marítimo aumentó, los caminos se mejoraron y se concretó el gran proyecto del Porfiriato: el ferrocarril. De esta forma, México se encarrilaba hacia la ruta trazada por el capitalismo mundial.

1.2.1 LOS PRIMEROS INTENTOS POR CONSTRUIR UN FERROCARRIL, 1878-1894

Desde que en 1842 se expidió un decreto concediendo un privilegio exclusivo a don José De Garay, los intentos por establecer una vía de comunicación entre el océano Pacífico y el Atlántico habían fallado. De hecho, entre 1842 y 1894, año en el que se terminó el primer ferrocarril, encontramos más de diez concesionarios y una cantidad mayor de contratistas, ingenieros y

especuladores implicados en las varias etapas de construcción de la ruta ferroviaria, la que hasta 1880 se empezó a construir.³⁰

En 1853 se celebró un contrato con los señores A.G. Sloo y socios para construir un camino de madera desde el punto en que ya no fuera navegable el río Coatzacoalcos en dirección al Pacífico, el que debería quedar terminado en un lapso de tres años, para construir un ferrocarril desde las partes de ese punto. Sin embargo, esta concesión fue declarada caduca en 1857. En ese mismo año se otorgó un privilegio a la compañía de la Louisiana de Tehuantepec para la apertura de la comunicación interoceánica. El gobierno se comprometía a mantener abiertos y habilitados para el comercio de altura los puertos de Coatzacoalcos en el Golfo de México y de la Ventosa en Tehuantepec. La compañía, a su vez, debería construir muelles y diques para los puertos y todo lo necesario para el uso de la vía. Como se llegó a construir parcialmente un camino carretero, el gobierno prorrogó el plazo para finalizar los trabajos.

La intervención francesa y la ocupación del Istmo por parte de las tropas enemigas ocasionó que las labores se suspendieran. Hasta 1867, año en que Benito Juárez declaró la caducidad de la concesión a la compañía de la Louisiana de Tehuantepec, se reiniciaron los proyectos, ahora con la empresa formada por Emilio La Sère, la que en 1871 inauguró las obras del ferrocarril, camino carretero y línea telegráfica. En 1872 y 1874 se renovó la concesión, acordándose a partir de entonces subvencionar a la compañía del ferrocarril con 7 500 pesos por cada kilómetro que construyera.

La falta de cumplimiento de la compañía de La Sère provocó que en 1879 se le retirara la concesión, otorgándosele entonces al señor Eduardo

³⁰ Paul Garner, "La compañía Pearson y el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec (1896-1907)", en Romana Falcon y Raymond Buve (comps), *Don Porfirio Presidente...nunca*

Learned, a quien se le dio un plazo de tres años. Learned decidió cambiar la traza original del ferrocarril que partiría de Minatitlán para finalizar en la Laguna Superior en Tehuantepec, por la de Coatzacoalcos- Xipehuca, al occidente de dicha laguna, vislumbrando así la construcción de los puertos de Salina Cruz y Coatzacoalcos.³¹

Como se seguía fracasando en los intentos ferroviarios, en 1882 el Congreso facultó al Ejecutivo para que la construcción del multicitado ferrocarril quedara en manos de la nación. Los informes de los inspectores enviados a la zona ponían en entredicho los pretendidos alcances de los contratistas: las líneas se encontraban invadidas por la maleza, el mal clima destruía la madera empleada para la construcción de los puentes, provocando numerosos derrumbes, entre otros muchos inconvenientes. Así, en ese mismo año, el gobierno se hizo cargo de las obras del ferrocarril, pagándole a la compañía del Ferrocarril Interoceánico de Tehuantepec, 6 000 000 en bonos hipotecarios.³²

Una vez saldada la deuda con la compañía de Learned, el gobierno contrató a Delfín Sánchez para que se encargara de las obras y equipamiento del ferrocarril. Sánchez emprendió las obras de reconstrucción, pero los múltiples inconvenientes por los que atravesó hicieron que pidiera una prórroga para la entrega, desistiendo finalmente de su empresa en 1886. No obstante, dejó hechos 63 kilómetros de la sección sur del ferrocarril (correspondiente a Oaxaca) y 45 kilómetros de la sección norte (correspondiente a Veracruz). Ese mismo año el gobierno contrató al señor

omnipotente, México, UIA-Depto de Historia, 1998, pp.105-109.

³¹ AGN, SCOP, vol. 2/238-1, foja 14 y Leticia Reina, "Estados Unidos e Inglaterra en pugna por el Istmo de Tehuantepec", en *Eslabones*, núm. 2, 1991, pp.82-89.

³² AGN, SCOP, Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, 2/15; AHSRE, H/651.2(727.3)1, legajo uno.

Eduardo Mac Murdo para la continuación de las obras, así como la erección de un muelle en Salina Cruz. Como este proyecto fracasó, en 1890 el gobierno mexicano contrató al inglés Thomas Tancred para que se encargara de la construcción de 170 kilómetros del lado de Veracruz, encomendándosele al mexicano Juan Manuel Velázquez los trabajos en territorio oaxaqueño, desde el punto conocido como La Puerta, hasta Salina Cruz. En 1892 se celebró un nuevo contrato con los señores C.S. Stanhope, J.H. Hampson y C.L. Corthell, los que en 1894 dieron fin a la construcción de la vía; no obstante, ésta adolecía de numerosos defectos.³³

Los trabajos se dividieron en tres zonas: la norte, la centro y la sur. La primera correspondía a los llanos del Atlántico, la segunda a la zona montañosa entre Oaxaca y Veracruz, y la tercera a las tierras del Pacífico, teniendo las diversas concesiones numerosos problemas en la zona central, cuya geografía no ayudaba en lo absoluto para emprender los trabajos. El proyecto original pretendía la construcción de 309 kms en tres años; así, se logró cruzar el Istmo en unas cuantas horas.³⁴

En 1879 arribó a la región en representación de la compañía Learned, el norteamericano George Tyng, encargado de iniciar los trabajos de construcción del ferrocarril interoceánico de Tehuantepec. Tyng encontró el terreno necesitado en la margen izquierda del río Coatzacoalcos, en el paraje conocido como “Hato de la Barrilla”, y procedió a comprar sus terrenos a los escasos habitantes. Con base en esto, la Legislatura estatal formó el municipio de Coatzacoalcos, asiento de los trabajos del ferrocarril, así como nueva sede de la aduana marítima que hasta ese momento funcionaba en Minatitlán.³⁵ La

³³ AGN, SCOP, vol. 2/238-1, foja 23; “Ferrocarriles”, en *El siglo XIX*, México, miércoles 2 de julio de 1890, primera plana.

³⁴ “Tehuantepec”, en *La Libertad*, México, domingo 16 de mayo de 1880, pp.2-3.

³⁵ AGN, SCOP, 2/757-1, foja 51; Luis Pérez Milicua, *op. cit.*, p.36.

decisión afectó los intereses de la cabecera del cantón, sumergiéndola en una crisis económica al perder una de sus principales fuentes de sostenimiento así como la posibilidad de desempeñar un papel importante en los trabajos ferrocarrileros. Por otra parte, la creación del municipio de Coatzacoalcos, reafirmó al Istmo veracruzano, ya que con el tiempo este pequeño asentamiento, poblado en su mayor parte por vecinos de Chinameca, Ixhuatlán y el estado de Tabasco, se convertiría en un importante bastión económico que incluso llegó a superar a Minatitlán en los primeros años del siglo XX. Sin embargo, los orígenes de este municipio fueron bastante polémicos. George Tyng, que había acaparado la mayor parte de los terrenos, se enfrentó al recién formado ayuntamiento que pretendía expropiárselos por causas de utilidad nacional; en el fondo, lo que prevalecía era una lucha entre los poderes políticos locales y el representante de la compañía. Lo interesante del asunto es que, para legitimar sus pretensiones a expropiar los terrenos con que Tyng había especulado, el ayuntamiento, formado en su mayor parte por gente que poseía intereses económicos en la zona, apeló a la antigüedad de Coatzacoalcos como poblado, aunque gran parte de sus habitantes empadronados ex profeso eran los recién llegados trabajadores del ferrocarril.³⁶

Los vecinos y el “comercio” de la villa de Minatitlán, por su parte, en una carta enviada al presidente de la República, se quejaban de haber sido excluidos de la traza del ferrocarril de Tehuantepec, situación que los afectaba en sus intereses económicos, por lo que se proponían sufragar los gastos que fueran necesarios para que se construyera un ramal que pasara por Minatitlán.³⁷ La cabecera del cantón no fue la única que vio sus intereses caer;

³⁶ AGN, SCOP, 2/15; 2/757-1, foja 62; 2/23, legajo uno; 2/26-1 legajo uno.

³⁷ AGN, SCOP, 2/239-1, 19 fojas.

Cosoleacaque, Oteapan, y en cierta medida hasta Chinameca, poblaciones que se mantenían de la ganadería y la agricultura, corrieron la misma suerte. Sin embargo, los mismos trabajos ferrocarrileros fueron los encargados de remediar esta situación: la necesidad de agentes que proveyeran de los materiales y servicios necesarios para avanzar en la construcción, encontró en Minatitlán, Chinameca, Jáltipan y Acayucan, principalmente, el capital así como la mano de obra necesaria.³⁸

1.2.2 LAS PLANTACIONES EN EL ISTMO VERACRUZANO

La fiebre ferroviaria trajo consigo el interés por los terrenos del Istmo. En el caso de Veracruz, numerosas extensiones se encontraban sin dueño, “esperando” quién las volviera productivas; al menos así lo interpretó el famoso ministro de Fomento porfirista, Carlos Pacheco, el que visitó la zona en 1882 y trató de llevar a cabo una colonización, al mismo tiempo que se adjudicó una enorme extensión de terrenos baldíos, conocedor del precio que alcanzarían con el tiempo. Detrás de él vinieron personajes no menos ilustres como el propio suegro de Porfirio Díaz, Manuel Romero Rubio, con 42 030 has., y José I. Limantour con cerca de 50 000 has.³⁹

Las leyes de Desamortización de Benito Juárez, expedidas en 1856, así como las de Nacionalización de terrenos baldíos de 1859, fueron la pauta que permitió el control de los intereses capitalistas nacionales y extranjeros en la

³⁸ Los “agentes” de Minatitlán, Acayucan, Jáltipan y Chinameca, proveían desde madera, incluidos carne y pan para los trabajadores, hasta trabajadores enganchados. Entre los agentes que poseían mayores contratos con la empresa del ferrocarril, podemos citar a Vicente Suárez, Agustín Cevallos, Hugh Leetch y Rosalino Fernández de Minatitlán, así como José Cassauranc, Rafael Miravete e Isidro Molina de Acayucan, Rafaela Alor de Chinameca y Francisco Carrión e Ignacio Aguirre de Jáltipan. Ver AGN, Fomento Ferrocarriles, cajas 37 y 163.

³⁹ “Tehuantepec”, en *La Libertad...*, *op. cit.*; Elena Azaola Garrido, *Rebelión y derrota del magonismo agrario*, México, Sep/ 80, 1982, pp.64-69, 94, 96, 108-109.

producción agrícola de materias primas de exportación. Como ya se vio, el liberalismo del siglo XIX veía en la explotación de las tierras y su colonización, la clave para el desarrollo económico del país. El gobierno porfirista, incluido el periodo de Manuel González, terminó de favorecer esta situación a través de las leyes de deslinde y colonización de terrenos baldíos de 1878, 1880, 1883, 1887, 1889, 1890 y 1894, expedidas para fomentar la inversión extranjera, así como los latifundios.⁴⁰

Las inversiones norteamericanas, inglesas y alemanas, principalmente, se dieron a lo largo y ancho del territorio mexicano, lo mismo en el norte que en el sur, consolidando regiones preexistentes (la zona central del país principalmente, con estados como Puebla, Morelos, Tlaxcala y el estado de México), dándole un auge inusitado a otras (Nuevo León, Chihuahua, Coahuila y Sonora) y conformando nuevas (Sinaloa, Colima y Durango).

En las zonas tropicales se emprendieron los cultivos de azúcar, café, algodón y frutas tropicales, con gran demanda en el exterior.⁴¹ Estados como Oaxaca, Veracruz, Tabasco y Chiapas fueron “descubiertos” por su potencial agrícola, así como por las extensas zonas de terrenos baldíos que poseían, situación que afectó a numerosos grupos indígenas y campesinos asentados en ellos.⁴²

⁴⁰ Moisés González Navarro, *La colonización en México. 1877-1910*, México, s/e, 1960, p.12 y Daniel Cosío Villegas, *Historia moderna de México. El Porfiriato*, tomo VIII, Vida económica, México, editorial Hermes, 1965, pp. 187-190.

⁴¹ Nuestro vecino del norte, después de la guerra de Secesión, estaba ansioso por expandir su poderío tal como el Destino Manifiesto se lo imponía, y la obtención de materias primas se convertía en una de sus necesidades principales.

⁴² En el caso del cantón de Minatitlán, salvo algunas comunidades de Chinameca y Pajapan, las pugnas por la tierra no fueron significativas, contrariamente al cantón de Acayucan, donde las luchas en contra del despojo de las compañías deslindadoras llevó a los grupos indígenas a sostener un larga batalla tanto legal como armada. Ver David Ramírez Lavoignet, *Soteapan. Luchas agrarias*, Xalapa, Veracruz, Universidad Veracruzana, Seminario de Historia, 1962; Leonardo Pasquel, *La rebelión agraria en Acayucan en 1906*, México, Editorial Citlaltépetl, 1976; Elena Azaola, *op. cit.*; Félix Báez Jorge, *Los zoque-*

A fines de los años ochenta y principios del siglo XX, encontramos en el trópico mexicano el tipo de propiedad denominada “plantación”, caracterizada por su larga extensión en manos de sociedades extranjeras que utilizaban mano de obra asafariada y cuyos productos estaban orientados hacia el mercado externo.⁴³ Estas plantaciones, bastante parecidas a lo que también se conoció como fincas cafetaleras, se dedicaron a la explotación del café, caña de azúcar y el caucho.

En términos generales, podemos encontrar en las plantaciones establecidas en el sur de México ciertos patrones regulares: la explotación de manera intensiva de grandes extensiones de tierras, utilizando mano de obra barata traída ex profeso, gran parte de ella enganchada, lo mismo nacional que foránea (chinos y japoneses, principalmente), la administración se encontraba a cargo de extranjeros, norteamericanos y alemanes, principalmente. Los productos explotados eran primeramente el café, posteriormente el hule y la caña de azúcar y, después del Porfiriato, los que sobrevivieron por su demanda en medio de la Revolución, el plátano. En la mayor parte de los casos su duración dependió de las necesidades del mercado mundial, el que rápidamente encontraba nuevas zonas para explotar.

Si bien la economía de plantación tuvo una duración relativamente corta, sus efectos sobre las zonas explotadas fueron radicales. Ahí donde

popolucas, México, SEP, 1973; Guido Munch, *Etnología del Istmo veracruzano*, México, UNAM, 1983; José Velasco Toro, “Legislación e indigenismo en Veracruz durante el siglo XIX”, en *México indígena*, suplemento 9, México, INI, febrero 1979; Alfredo Delgado Calderón, *Acayucan, tierra sublevada: la rebelión indígena de 1897*, Acayucan, Veracruz, CNCA, Dirección General de Culturas Populares, 1989 y Florentino Cruz Martínez, *Cosoleacaque, génesis de un pueblo nahua*, Cosoleacaque, Veracruz, CNCA, Dirección General de Culturas Populares, 1990.

⁴³ Anselmo Arellanes Meixueiro, “Finca cafetalera y plantación en el sur. Oaxaca a finales del siglo XIX”, en María Eugenia Romero Ibarra y Pablo Serrano (coords.), *Regiones y expansión capitalista en México durante el siglo XIX*, México, UNAM-Universidad de Colima, 1998, pp. 298-299, 306-307.

existieran medios de comunicación que permitieran el traslado de sus productos, su acción fue aún mayor. Muchas de ellas dejaron tras de sí historias de maltrato que mostraron el precio que se pagaba por acceder a la modernidad propalada por el régimen de Díaz, como fue el caso de Valle Nacional, en los límites de Oaxaca y Veracruz, o en los altos de Chiapas y las fincas cafetaleras alemanas. En el Istmo veracruzano, como se verá, su presencia fue fundamental en materia económica, política y social, aunque también tuvo sus puntos oscuros.⁴⁴

El corte de maderas preciosas, así como el desarrollo del cultivo del tabaco, eran las dos actividades agrícolas que mantenían en pie a Minatitlán una vez que se le hubo quitado su carácter de aduana marítima. De hecho, esta modesta actividad había permitido el poblamiento de la zona limítrofe con el estado de Oaxaca, naciendo hacia 1880 el pueblo de Suchilapan, asentamiento de monteros que con el tiempo establecieron tiendas que surtían a los ranchos de la zona, siendo intermediarios entre éstos y Minatitlán. La riqueza de esta porción del cantón aumentó con el paso del ferrocarril en el paraje de Santa Lucrecia, muy cercano a Suchilapan, por lo que el gobierno del estado lo

⁴⁴ Entre los trabajos que abordan el tema de las plantaciones durante el Porfiriato en los estados de Oaxaca, Veracruz y Chiapas, sobresalen los siguientes: Anselmo Arellanes Meixueiro, *op. cit.*, pp.293-317; Peter Henderson, *op. cit.*, pp. 235-260; Basilio Rojas, *Miahuatlán, un pueblo de México*, México, s/e, 1964; Friederik Baumann, "Terratenientes, campesinos y la expansión de la agricultura capitalista en Chiapas, 1896-1916", en *Mesoamérica*, núm. 5, CIRMA, 1983, pp. 8-63; Mario Humberto Ruz, *Savia india, floración ladina. Apuntes para una historia de las fincas comitecas*, México, CNCA, 1992; Mario Humberto Ruz, "Etnicidad, territorio y trabajo en las fincas decimonónicas de Comitán", en Leticia Reina (coord.), *op. cit.*, 1997, pp.267-293; Armando Bartra, *El México bárbaro. Plantaciones y monterías del sureste durante el Porfiriato*, México, Ediciones El Atajo, 1996; Odile Hoffmann y Emilia Velázquez (coords.), *Las llanuras costeras de Veracruz: la lenta construcción de regiones*, México, Universidad Veracruzana-ORSTROM, 1994 y David Skerit, *Rancheros sobre tierra fértil*, Xalapa, Veracruz, Universidad Veracruzana, 1993.

ascendió a la categoría de municipio, sitio escogido por las principales sociedades extranjeras que se establecieron en el Coatzacoalcos.⁴⁵

En menos de cuatro años se establecieron 25 explotaciones de cafetos, las que para ese momento ya contaban con edificios y maquinaria moderna para el beneficio del café, así como con vapores para transportar sus productos; incluso, algunas de ellas poseían comunicación vía telefónica, la pionera en el uso de este medio fue la denominada El Remolino, propiedad del estadounidense M. Mac Farland.

Podemos dividir a las plantaciones del Istmo veracruzano de acuerdo con el tipo de capital invertido en ellas. En los primeros años (1895-1900), una gran parte pertenecía a aventureros norteamericanos y alemanes que llegaron a la zona atraídos por la fiebre ferrocarrilera.⁴⁶ Con el advenimiento de Pearson al rescate de los trabajos ferrocarrileros, se instalaron sociedades anónimas de estructura eminentemente capitalista, con accionistas tanto mexicanos como extranjeros, comprando, en muchas ocasiones, las fincas de los primeros explotadores agrícolas, principalmente de los que sucumbieron a raíz del fracaso cafetero. Aparejado a esto encontramos a los terratenientes mexicanos de Chinameca, Jáltipan y Cosoleacaque, así como a los que vía las leyes de deslinde se hicieron de propiedades, o bien vendieron parte de sus tierras a las compañías extranjeras, o bien las utilizaron en la explotación de

⁴⁵ La riqueza de Suchilapan se encontraba determinada por poseer tierras elevadas que permitían el cultivo del café, así como por ser el sitio donde se unían el río Coatzacoalcos y el Jaltepec. Ver Alejandro Prieto, *op. cit.*, pp.71-72.

⁴⁶ Si bien la mayor parte de las plantaciones en la zona eran de capital norteamericano y alemán, no podemos descartar la participación inglesa, aunque de manera indirecta. Tal fue el caso del encargado de los negocios británicos, Lionel Carden, quien adquirió 28 000 has. en el cantón de Minatitlán, con el fin de formar una sociedad agrícola. Ver AGN, Depto del Petróleo, caja 251, exp. 5, 223/321.1-451/43; Lorenzo Meyer, *Su majestad británica contra la revolución mexicana, 1900-1950. El fin de un imperio informal*, México, COLMEX, 1991, pp. 62,141-142 y Daniel Cosío Villegas, *op. cit.*, pp.1108-1110.

maderas y la ganadería, aunque con el tiempo terminaron por arrendar a Pearson cuando éste descubrió petróleo.⁴⁷

Entre las primeras plantaciones establecidas encontramos: la Cockrill, Las Perlas, Modelo, El Plan, Las Flores, Solosúchil, San Francisco, Tecolotepec y La Puerta. Por parte de las grandes compañías encontramos La Dos Ríos, establecida en 1894, poseedora de la más vasta extensión de terreno cultivado en la República mexicana con 7 288 has., propiedad de la compañía norteamericana Agricultora del Golfo Mexicano, la que para 1900 contaba con cerca de 2 000 000 de cafetos; La Oaxaqueña, de la Tabasco Land and Company, con 4 756 has., la Amate, perteneciente a una compañía de Saint Louis; Filisola o Ceiba Bonita, propiedad de alemanes y asentada en el río Uxpanapa con 10 000 has., La San Carlos o Constancia; Colombia, perteneciente a la compañía Mexican Tropical Planters, con sede en Kansas City, establecida en 1898; La Rubio, de la Tehuantepec Rubber Culture, Co., de Nueva York, con 2 027 has., la Uspanapa Land Co., nacida al amparo de Lionel Carden, con 18 588 has. y Embry Fulton con 15 687 has. Por parte de los terratenientes figuraban: P.A. Hearst, con 106 000 has., Carlos Pacheco, con 87 500 has., Manuel Romero Rubio, con 42 030 has., José I. Limantour con cerca de 50 000 has., Carlos David De Gheest, con 56 690 has., Leonardo Fortuño con 7 214 has., Federico Martell con 87 745 y Carlos Casasús, con 7 214. Finalmente, entre los nativos de la zona figuraban: Pedro Lara, Plutarco Maldonado, Antonio Riveroll y José A. Ortiz con 5 902 has.⁴⁸ **MAPA 1. 2.**

⁴⁷ AGN, Depto del Petróleo, caja 9, exp.25, fojas 1-103; Elena Azaola, *op. cit.*, pp.96-105.

⁴⁹ Información obtenida a partir de: AGN, Depto del Petróleo, caja 251, exp.5, 23/321.1-451/43, caja 198, exp.2, 321.1/763; AGN, Nacionalización y Desamortización de Bienes nacionales, 588-140/239; AGN, SCOP, 2/239-1, foja 18; Archivo General del Estado de Veracruz, en adelante AGEV, Ramo Gobernación, Sección Tierras, caja 7, núm.9, letra E/1901; Sección Extranjerías, caja 1, núm.2, Letra F/1911-12; "Los americanos en México. El Istmo de Tehuantepec", en *El Progreso de México*, *op. cit.*, pp.630-631; Soledad García

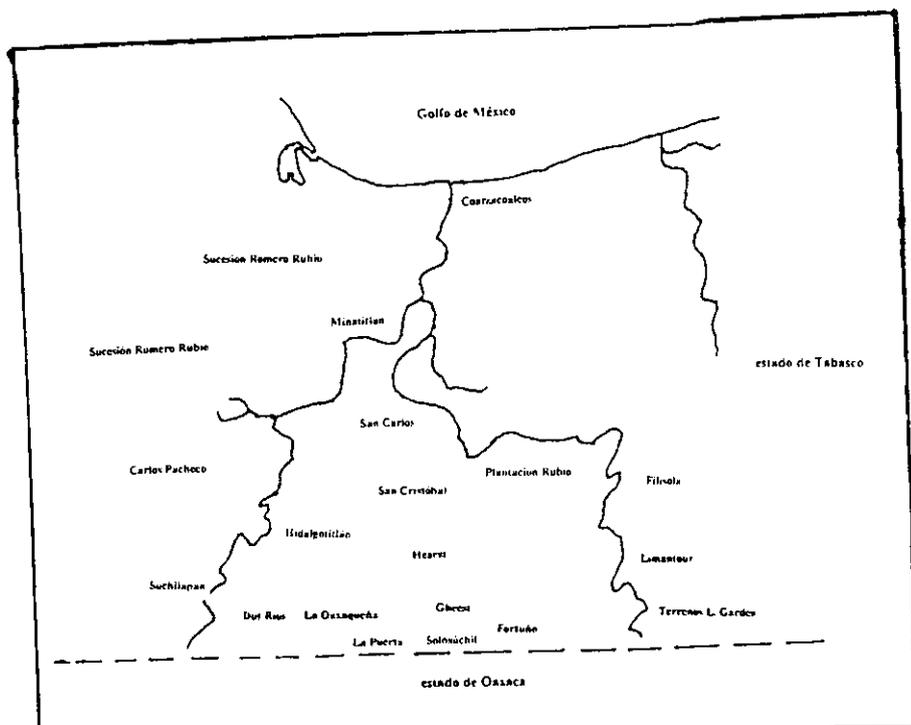
LOCALIZACION DE LAS PRINCIPALES HACIENDAS Y TIERRAS EN EL ISTMO DE TEHUANTEPEC.

Mención especial merece la plantación Dos Ríos. Fue tal su importancia que en 1897 el ayuntamiento de Suchilapan creó la congregación Dos Ríos, cuartel general de la plantación.⁴⁹ Dedicada en un principio a la explotación cafetera, posteriormente se enfocó al cultivo del hule. Su vasta extensión, lo cambiante del mercado exterior en cuanto a la necesidad de materias primas, que siempre encontraba lugares más baratos tanto en producción como en mano de obra, así como la falta de garantías para las empresas extranjeras con el advenimiento de la revolución, acabaron tempranamente con ella. A principios de 1905 tuvo que empezar a reducir sus operaciones, dado que el café no estaba dando los resultados esperados. Para fines de 1910, sus cerca de 80 campamentos se encontraban semi abandonados. No obstante, mientras duró, sólo tuvo como rival, en cuanto a importancia, a su vecina la Oaxaqueña, dedicada a la explotación de la caña de azúcar. Ambas poseían sus propios vapores para trasladar sus mercancías a Minatitlán, sus tiendas de raya para proveer a los trabajadores, un camino ferroviario que las

Morales, "Análisis de la estadística de 1907. Haciendas y hacendados", en Carmen Blázquez, *et al.*, *Veracruz, un tiempo para contar*, Xalapa, Veracruz, INAH-Universidad Veracruzana, 1985, pp. 134-137; John Southworth, *El estado de Veracruz-Llave*, Xalapa, Veracruz, Gobierno del Estado, 1900, p.245.

⁴⁹ Ignacio Cevallos, "Memoria que rinde el jefe político del cantón de Minatitlán al C. Gobernador del estado de Veracruz. 17 de mayo de 1897", en Soledad García Morales y José Velasco Toro (coords), *Memorias e informes de jefes políticos y autoridades del régimen porfirista. 1883-1911*, t. VI, Xalapa, Veracruz, Universidad Veracruzana, 1997, p.240; "Los americanos en México. El Istmo de Tehuantepec", en *El Progreso de México...*, *op. cit.*, pp.630-631; John R. Southworth, *op. cit.*, p.142; Soledad García Morales, "Análisis de la estadística de 1907. Haciendas y hacendados", en Carmen Blázquez *et al.*, *op. cit.*, 1985, pp.131-179.

MAPA 1.2
LOCALIZACION DE LAS PRINCIPALES HACIENDAS Y TIERRAS
EN EL ISTMO VERACRUZANO



comunicaba con sus campamentos, telégrafo, y todas las innovaciones necesarias en sus beneficios e ingenios.⁵⁰

Al mismo tiempo que se sembraban cafetos, también se aprovecharon los terrenos para la caña de azúcar, naranjas y hule, así como para el plátano, que servía de sombra al café. No obstante, para 1910 el café había resultado un fracaso. Como bien lo había presagiado Karl Kaerger, un ingeniero enviado a principios de siglo por el Imperio alemán, la región no estaba ubicada a la altura necesaria: la vertiente del Pacífico era una zona más adecuada para el cultivo del café (Chiapas y Oaxaca).⁵¹

El desaliento cafetalero fue rápidamente substituido por el auge del hule, que en un principio era plantado como sombra del café; esta empresa sí tuvo éxito. Ya desde la época de las exploraciones de John Jay Williams en el Istmo (1851), se habían detectado más de dos millones de árboles de hule en el valle del Coatzacoalcos y ríos tributarios, pero no fue sino hasta el descubrimiento de Charles Goodyear sobre el proceso de vulcanización, que se utilizó en la construcción de llantas para bicicletas y automóviles. Así, la importancia del caucho, obtenido a partir del árbol de hule, creció. Brasil, principal productor durante el siglo XIX, no se dio abasto para la demanda mundial, por lo que fue necesario encontrar nuevas regiones en las que pudiera explotarse. México, que lo extraía en pequeña escala, aumentó su

⁵⁰ Un ex trabajador de la plantación nos da cuenta de su decaimiento en los albores de la revolución: “En 1910 volví a Dos Ríos como empleado de mi paisano Leandro García, y entonces ya no había ninguno de los viejos contratistas, aquello estaba a punto de total abandono...”; ver Epaloch, “La plantación Dos Ríos”, en *La Opinión*, Minatitlán, Ver., domingo 22 enero de 1939, pp. 4-5.

⁵¹ Karl Kaerger, *Agricultura y colonización en México en 1900*, México, Universidad Autónoma de Chapingo, CIESAS, 1986, p.78.

producción a principios del siglo XX, pasando de una exportación de 500 toneladas en 1905 a 8 000 mil entre 1910 y 1911.⁵²

1.2.3 LAS PRIMERAS MIGRACIONES: LOS TRABAJADORES ENGANCHADOS PARA EL FERROCARRIL Y LAS PLANTACIONES

El inicio de los trabajos de construcción del Ferrocarril de Tehuantepec fue una labor titánica. A los desacuerdos de carácter técnico y económico habría que agregarse otro igualmente importante: la falta de brazos.

Ya desde 1863, en un informe del cónsul norteamericano en Minatitlán, éste se quejaba de que la escasez de trabajadores era el impedimento para hacer del Istmo una de las porciones más ricas de México. Si bien el cantón de Minatitlán había logrado un tímido crecimiento económico y poblacional, éste no alcanzaba para las necesidades de la magna obra ferrocarrilera. En 1880, recién inaugurados los trabajos en Coatzacoalcos, los contratistas tuvieron que enfrentarse a la falta de trabajadores. Los existentes en la zona no eran suficientes. De hecho, muchos veían con recelo los trabajos a desempeñar, prefiriendo permanecer en sus poblados a ser trasladados por la ruta del ferrocarril, la que tocaría zonas tan poco salubres como la central, donde enfermedades como la fiebre amarilla y el paludismo eran endémicas; esto, aunado a las difíciles labores que habrían de desempeñar, así como a las historias de malos tratos por parte de los capataces, inhibieron la participación espontánea de los naturales. Ante esto se recurrió al enganche o contrato de trabajadores con la ayuda de los jefes políticos, los que consiguieron reclutar cerca de mil hombres en Jáltipan, Chinameca, Oluta (Veracruz), El Barrio,

⁵² Daniel Cosío Villegas, *op. cit.*, t.VIII, pp.682-683 y Peter Henderson, *op. cit.*, pp.235-260.

Guichicovi y La Puerta (Oaxaca), pagándoles un peso diario, por lo que esperaban que en breve se sumaran más.⁵³

Con el tiempo, se encargó a contratistas la obtención de trabajadores en los estados del centro de la República como México, Hidalgo, Michoacán y Jalisco. Sin embargo, las bajas eran notables. En menos de un mes la mano de obra descendía considerablemente, no pudiendo mantenerse más allá de los mil operarios.⁵⁴ Como éstos no eran suficientes y en esos momentos se encontraba en auge la explotación minera, agrícola y ferrocarrilera en gran parte del país, la que necesitaba numerosa mano de obra barata, se decidió exportarla, aunque los inversionistas no terminaban de decidir si los negros norteamericanos, los de las Bahamas, los chinos o los japoneses eran los más idóneos.⁵⁵

Si bien las migraciones más extensas se darán con los trabajos de reconstrucción de Pearson a partir de 1899, es interesante destacar que en el primer periodo de construcción, Salvador Malo, contratista del ferrocarril, gestionó una colonización china y japonesa para que laborara en las obras. A cambio, les ofreció facilitarles la venta de tierras cerca de la traza ferroviaria. Se solicitaban 10 000 trabajadores, llegando solamente alrededor de 1 500, en

⁵³ "Tehuantepec", en *La Libertad*, *op. cit.*, pp.2-3. La mano de obra contratada o enganchada consistía en obtener trabajadores mediante su endeudamiento. Esta forma de explotación fue bastante socorrida en el sur de México, especialmente en las plantaciones de capital extranjero, las que necesitaban un numeroso contingente humano, el cual era traído de otras partes de la República a través de "enganchadores" que, a cambio de un anticipo, los obligaban a firmar desventajosos "contratos" laborales. Ver Friedrich Katz, *La servidumbre agraria en México en la época porfiriana*, México, Ediciones Era, 1995, pp. 25-28.

⁵⁴ AGN, Fomento Ferrocarriles, caja 37.

⁵⁵ AHSRE, 3739-20; "La cuestión de los trabajadores negros, chinos y japoneses", en *El País*, México, 11 de octubre de 1899, p.2.

su mayoría chinos, muchos de los cuales sucumbieron ante las enfermedades del trópico al poco tiempo de llegar.⁵⁶

La compañía del ferrocarril carecía del personal adecuado para llevar por buen camino sus obras. La falta de trabajadores especializados como mecánicos, herreros, carpinteros, conductores, maquinistas, torneros y telegrafistas, principalmente, pusieron en serios aprietos a la empresa, a pesar de que trajeron a trabajadores norteamericanos, los que desempeñaban los puestos de mando. Detrás de ellos venían los capataces, encargados de los campamentos que se iban estableciendo conforme se avanzaba en la traza. Al mismo tiempo, existía un jefe en cada una de las tres secciones. Después venían los puestos intermedios como almacenistas, tomadores de tiempo, escribientes, bodegueros, vigilantes de puentes y sobrestantes, los que podían llegar a ganar hasta 300 pesos al mes. En cambio, los trabajos con mayor demanda como los de peones, mozos, cabos, engrasadores, cargadores de leña y fogoneros, percibían la décima parte de esa suma; quizá por eso los trabajadores “fijos” no duraban más de un año, a pesar de las coerciones de que eran objeto pueblos enteros de la zona para enviar sus contingentes.⁵⁷

A esta falta de trabajadores hay que agregar la competencia existente entre las plantaciones que empezaban a despuntar en esos años y el ferrocarril. Las primeras también contaban con astutos enganchadores que aprovechaban las fiestas importantes de los pueblos cercanos, como la de la Candelaria en Jáltipan y la de San Martín en Acayucan para contratar trabajadores mediante el anticipo de 100 o 200 pesos, los que eran rápidamente despilfarrados en

⁵⁶ AHSRE L-E-1515, tomo IV y Armando Rojas Rosales, *Reconstrucción del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, 1894-1919*, tesis de maestría en Historia, México, UAM, 1991, pp.183-184.

⁵⁷ AGN, Fomento Ferrocarriles, cajas 188 y 211; Armando Rojas Rosales, *op. cit.*, pp.190-191.

alcohol y apuestas. Endeudados así, se veían obligados a laborar en las plantaciones, prefiriendo estar unos cuantos meses en éstas, en lo que duraban las labores agrícolas, y después regresar a sus pueblos, que laborar en el ferrocarril durante tiempo indefinido y lejos de sus casas.

La mano de obra obtenida en un principio para las plantaciones era la proveniente de la zona vecina a Suchilapan y al río Uxpanapa. Con el tiempo, ésta no fue suficiente y empezaron a enganchar gente del Istmo de Tehuantepec, de la Mixteca y de Cuilapam, en Oaxaca, así como de Tabasco, para posteriormente entrar en contacto con los enganchadores “nacionales” como Pedro Tresgallos y Leandro López que conseguían brazos en los estados de Michoacán, Jalisco, Guanajuato y Puebla, principalmente, así como yaquis deportados.⁵⁸ Su negocio con las plantaciones veracruzanas de Papantla, Cosamaloapan, San Andrés Tuxtla, Acayucan y Minatitlán, era más que redituable: con sólo invertir diez pesos en el pasaje y comida del enganchado, obtenían el doble al “venderlos” a los contratistas.⁵⁹

Las empresas norteamericanas delegaban el poder en un administrador, quien realmente se ocupaba de la plantación. Este administrador, a su vez, ponía en manos de los contratistas las cosechas de cada campamento así como la obtención de trabajadores. Estos contratistas eran originarios de Jáltipan, Acayucan o Minatitlán, aunque también había algunos indígenas de Oluta y Sayula, así como zapotecas del Istmo oaxaqueño, tabasqueños, y extranjeros (españoles, norteamericanos y alemanes, principalmente), los que pagaban a sus peones entre 15 y 20 pesos mensuales, más comida y habitación. Estos

⁵⁸ AGEV, Ramo Gobernación, Sección Asuntos Laborales, cajas 1 y 2, núm. 40; caja 41, núm. 37; Epaloch, *op. cit.*

⁵⁹ Colección Porfirio Díaz, en adelante CPD, legajo XXXV, docto. 012141; AGEV, Ramo Gobernación, Sección Asuntos Laborales, cajas 1 y 2, núms., 41, 87; caja 41, núm. 37, tomo 2, letra E, 1900-1910; Epaloch, *op. cit.*

sueldos no se daban en efectivo sino que se acreditaban a la cuenta del empleado, teniéndolos de esta forma comprometidos a no abandonar el trabajo hasta que finalizara el contrato, el que generalmente era por ochenta días. Al mismo tiempo, la plantación poseía algunos trabajadores fijos, encargados sobre todo de las labores administrativas, de la limpieza y del cuidado de las caballerías, su sueldo era mayor al del resto de los peones.

A principios del siglo XX, a la par que Pearson reconstruía el camino ferroviario con trabajadores de diferentes nacionalidades, las plantaciones empezaron a utilizar mano de obra japonesa y china, principalmente. La Dos Ríos y La Oaxaqueña, poseían entre 800 y 1000 trabajadores asiáticos, a los que con engaños se reclutaba desde su país de origen, se les desembarcaba en Salina Cruz y de ahí eran trasladados a las fincas y/o a los trabajos ferrocarrileros.⁶⁰ Si las condiciones para los naturales del país eran difíciles, esta situación aumentaba para los extranjeros que tenían en su contra elementos tan importantes como el idioma para poderse comunicar y defender de los abusos de que eran objeto tanto por parte de las autoridades ferrocarrileras o finqueras, como del resto de sus compañeros.

Con base en esta fuerza laboral que fue llegando, algunas veces por su propia voluntad, en muchas ocasiones a la fuerza, al despuntar el siglo XX el Istmo veracruzano era ya una realidad. Las promesas ferrocarrileras y la economía de plantación hacían de la zona, a pesar de la desconfianza por las enfermedades, un sitio de atractivo económico para todos aquéllos que buscaban su lugar dentro del progreso porfirista. Si bien muchos de ellos con la idea de hacer riqueza y volver a sus lugares de origen, la realidad los fue insertando, poco a poco, en la zona. Aunque es muy pronto para hablar de una

⁶⁰ AHSRE, L-E-1515, tomo IV; María Elena Ota Mishima, *Siete migraciones japonesas en México. 1890-1978*, México, COLMEX, 1982, pp.51-57.

“identidad” común que llegue a identificar al numeroso contingente de inmigrantes, así como sus relaciones con los ya establecidos en la zona, encontramos para este momento la puesta en marcha de una serie de importantes elementos en el largo proceso de identificación comunitaria, lo que servirá de base para las posteriores alianzas laborales y sociales que permearán las primeras décadas del siglo XX.⁶¹

Los trabajos ferrocarrileros y las plantaciones se convirtieron en el eje rector de nuevas formas de socialización: al frente se encontraba el capataz, persona temida y que en muchas ocasiones era extranjera (alemana o norteamericana). Alrededor de esta figura estaban los representantes de cada grupo “étnico”, por darles un nombre, quienes respondían por su gente y eran, al mismo tiempo, los intermediarios durante los conflictos, el punto de enlace entre los trabajadores y los detentadores del poder.⁶² Estos representantes tenían que hablar, además del idioma nativo, el español, poseer una cierta educación, al menos saber hacer cuentas y escribir, y, sobre todo, gozar de cierto status moral dentro del grupo al que representaban, situación imprescindible para mantener la estabilidad. La unión no debió haber sido fácil ya que cada grupo trabajaba y vivía con los “suyos”.

A falta de grupos étnicos lo suficientemente fuertes, como en el caso del Istmo de Tehuantepec, para ejercer un control cultural sobre los recién llegados, en el Istmo veracruzano seguía predominando lo que podríamos

⁶¹ Para los fines de este trabajo, la identidad es entendida como la serie de elementos que caracterizan a un grupo, que se construye y reconstruye a través del tiempo. Ver Luis Villoro, “Sobre la identidad de los pueblos”, en Ramón Ruiz (coord.), *Reflexiones sobre la identidad de los pueblos*, Tijuana, El Colegio de la Frontera Norte, 1994, pp. 23-35; Leticia Reina, “Etnicidad y género entre los zapotecas del Istmo de Tehuantepec, México, 1840-1890”, en Leticia Reina (coord.), *op. cit.*, 1997, p.341.

⁶² Se utiliza el término étnico para hacer referencia a la serie de elementos que un grupo posee y con los que se distingue de los “otros”. Estos elementos también son, al igual que la

mencionar una cultura “jarocho”, producto de la cercanía con Acayucan y sus lazos con el Sotavento. Por esto, la ciudad de Jáltipan, importante centro dominical en el que se llevaba a cabo cada año la fiesta de la virgen de la Candelaria, era originalmente el sitio preferido por los enganchadores para proveerse de trabajadores de los lugares aledaños, así como de los que ya habían terminado su contrato y bajaban a las celebraciones. Mientras tanto, los nahuas y popolucas, replegados en las zonas altas de la sierra de San Martín y Santa Marta, se mantenían al margen, con la excepción de los asentados en las zonas bajas como Chinameca y Oluta, los que de manera local siguieron conservando y reestructurando sus costumbres ante la llegada de los nuevos actores sociales.⁶³

1.2.4 SITUACIÓN DEMOGRÁFICA DE MINATITLÁN Y COATZACOALCOS A PRINCIPIOS DEL SIGLO XX

En 1895 se celebró el primer censo general de la República. Encabezado por don Antonio Peñafiel, la Secretaría de Fomento deseaba tener un conocimiento lo más exacto posible acerca de la situación que guardaba el país, llamado a formar parte de las naciones civilizadas. Hasta ese momento, la contabilidad poblacional había estado en manos de las autoridades estatales, las que pedían a los jefes políticos que se ocuparan de mantener un control sobre el número de personas que habitaban en sus distritos o cantones, de ahí

identidad, parte de un proceso histórico. Ver Roberto Cardoso de Oliveira, *Etnicidad y estructura social*, México, CIESAS, 1992, pp.85-86.

⁶³ Richard Bradley, *Processes of Sociocultural Change and Ethnicity in Southern Veracruz, México*, Ph.D. Dissertation, Oklahoma, University of Oklahoma Press, 1988, pp. 98-111; Guido Munch, *op. cit.*, pp.27-35.

la importancia del primer censo general de población. Sin embargo, como sus resultados dejaron mucho que desear, en 1900 se efectuó uno nuevo.

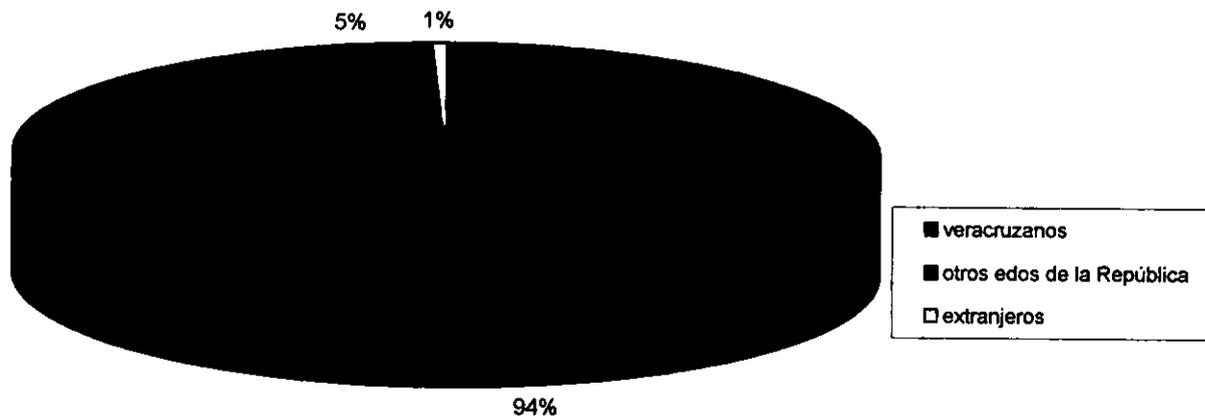
En este apartado hemos escogido estos dos primeros censos nacionales los que, a pesar de los errores que pudieran contener, nos sirven de parámetro para analizar las transformaciones ocurridas en nuestra zona de estudio a finales del siglo XIX y principios del XX. De hecho, el censo de 1895 lo utilizaremos sólo como referente para poder comprender mejor los cambios que aparecen en el de 1900.

De 1895 a 1900, el estado que más aumentó en población en toda la República Mexicana fue el de Veracruz, alcanzando a principios de siglo los 94 215 habitantes. En este contexto y según los informes de los jefes políticos, el cantón de Minatitlán, dividido en trece municipalidades y 27 congregaciones, poseía 21 499 vecinos en 1890 y 23 392 en 1894.⁶⁴ En el primer censo nacional (1895) aparece con 27 974 habitantes, mientras que el de Acayucan con 32 979.⁶⁵ Si bien el de éste último continúa siendo mayor, la diferencia no era ya tan grande (5025). De hecho, si confiamos en las cifras recopiladas, habría un crecimiento de 1894 a 1895 de más del 20%. De los 27 974 habitantes que poseía Minatitlán, 26 619 pertenecían al estado de Veracruz y 1 355 a otros estados de la República como Tabasco (631) y Oaxaca (323), estos dos eran los que aportaban el mayor número de inmigrantes. **GRAFICA 1.1. COMPOSICION DE LA POBLACION EN EL ISTMO VERACRUZANO, 1895.** Le seguían en importancia los estados

⁶⁴ J. M. Rodríguez, "Memoria que rinde el jefe político del Cantón de Minatitlán al C. Gobernador del estado de Veracruz. 11 de julio de 1890", y Estuardo Cuesta, "Memoria que rinde el jefe político del cantón de Minatitlán al C. Gobernador del estado de Veracruz. 8 de marzo de 1895", en Soledad García Morales y José Velasco Toro (coords.), *op. cit.*, t. IX, pp.181, 215.

⁶⁵ Dirección General de Estadística, *Censo General de la República mexicana verificado el 20 de octubre de 1895*, México, Oficina tipográfica de la Secretaría de Fomento, 1897.

GRAFICA 1.1.
COMPOSICION DE LA POBLACION EN EL ISTMO VERACRUZANO
1895



Fuente: Antonio Peñafiel, *Censo General de la República Mexicana verificado el 28 de octubre de 1900*, vol. XI, México, Imprenta de la Secretaría de Fomento, 1905, pp. 396-403.

de México (42), Michoacán (39), Puebla (25) y Jalisco (11), exportadores de mano de obra para los trabajos del ferrocarril y las plantaciones. Campeche (14) y Chiapas (13) también exportaban elemento humano al Istmo.

GRAFICA 1.2. POBLACION DE LOS ESTADOS DE LA REPUBLICA RESIDENTE EN EL ISTMO VERACRUZANO, 1895.

Con respecto a la población extranjera, de las 174 residentes en el cantón, 56 eran norteamericanos, 45 españoles y 29 ingleses; seguidos por algunos colombianos, alemanes, italianos y suecos. Acayucan sólo contabilizó como extranjeros a 44 españoles. **GRAFICA 1.3. POBLACION EXTRANJERA ASENTADA EN EL ISTMO VERACRUZANO, 1895.**

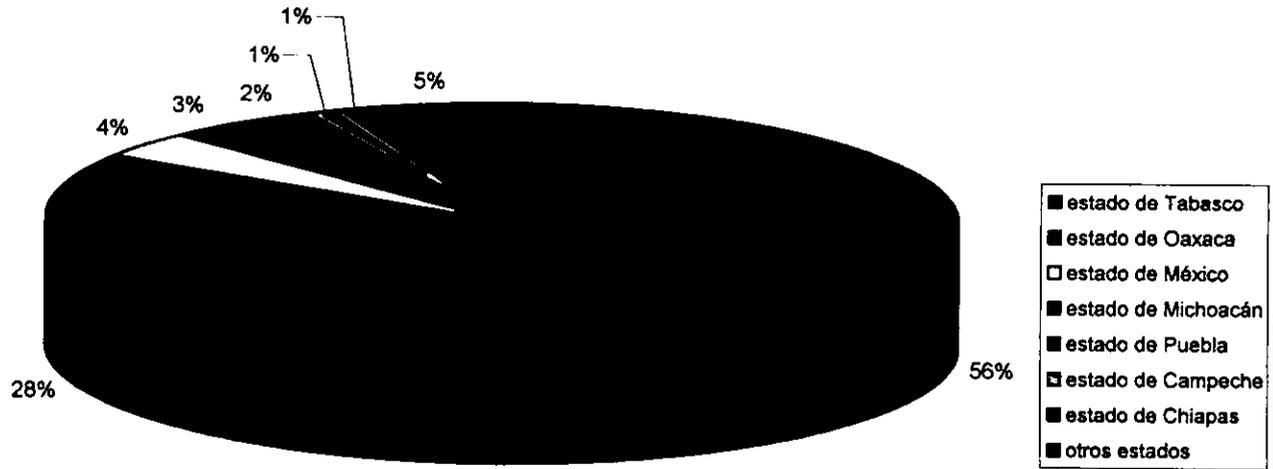
Según el idioma habitual, 15 702 personas hablaban castellano, frente a las 10 550 que declararon utilizar el idioma “mexicano”, cuando en realidad se trataba de la variante dialectal conocida como nahua del Istmo veracruzano, hablada principalmente en Jáltipan, Chinameca, Oteapan, Mecayapan, Pajapan y Cosoleacaque.⁶⁶ 95 personas se comunicaban en idioma extranjero y sólo 11 en zapoteco. El resto de la población no se especificó. **GRAFICA 1.4. POBLACION SEGÚN EL IDIOMA EN EL ISTMO VERACRUZANO, 1895.**

En cuanto a las ocupaciones, 21 794 personas quedaron dentro del rubro de ocupaciones diversas, 5 452 dentro del agrícola, 38 de ellos como propietarios y 201 en el relativo comercio.

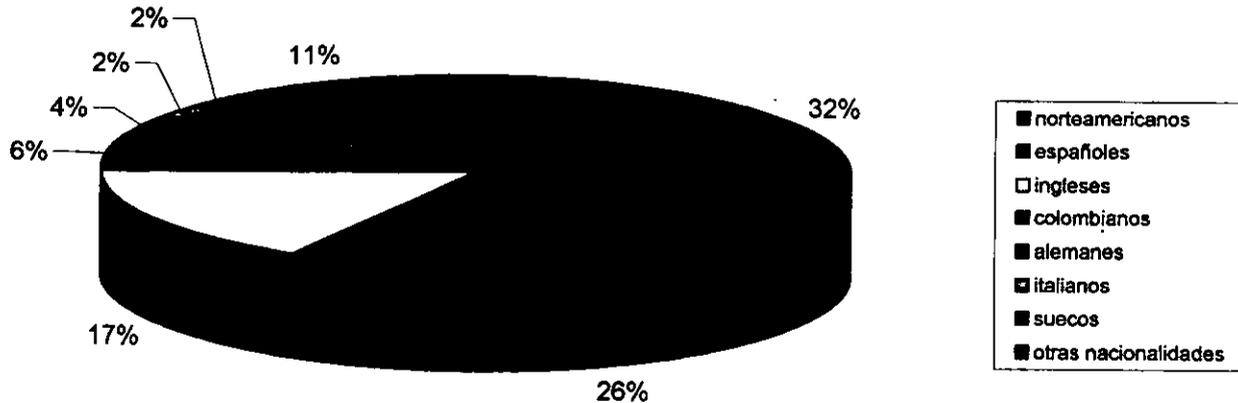
Hacia 1900 las actividades económicas del poblado de Minatitlán se encontraban paralizadas. De hecho, a partir de 1895 hay un decaimiento en detrimento de Coatzacoalcos, asiento de los trabajos del ferrocarril en la zona norte, lugar hacia donde la gente empezó a emigrar, por lo que fue elevado a

⁶⁶ Ver Antonio García de León, *Pajapan, un dialecto mexicano del Golfo*, México, INAH, 1976 y Richard Bradley, *op. cit.*, pp.61-61-68.

GRAFICA 1.2.
POBLACION DE LOS ESTADOS DE LA REPUBLICA RESIDENTE EN EL
ISTMO VERACRUZANO
1895

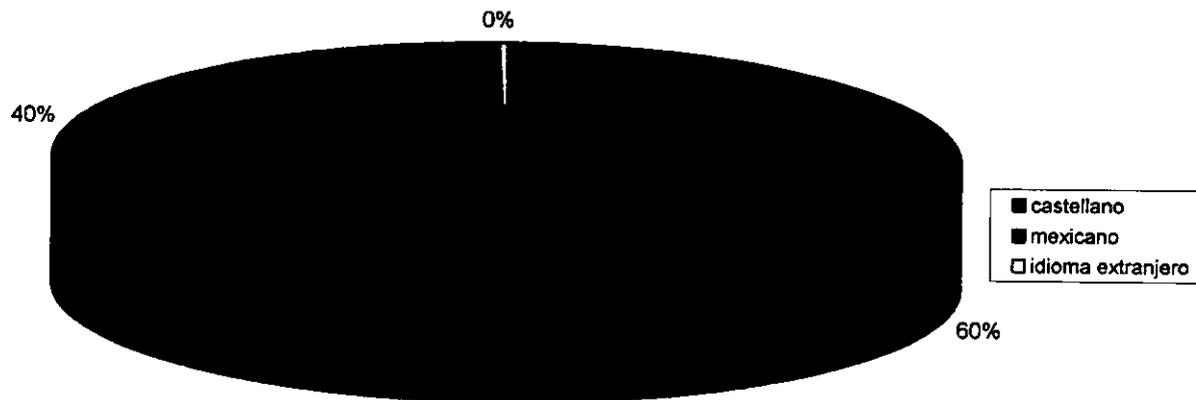


GRAFICA 1.3.
EXTRANJEROS ASENTADOS EN EL ISTMO VERACRUZANO
1895



Fuente: Carmen Blázquez, *op. cit.* pp.4852-4853.

GRAFICA 1.4.
POBLACION SEGUN EL IDIOMA ISTMO VERACRUZANO
1895



la calidad de villa en 1900. Sin embargo, el ser cabecera del cantón, así como lugar de paso entre las plantaciones que empezaban a establecerse, impidió que Minatitlán desapareciera por completo, ya que su población se dedicó a abastecerlas, lo mismo que a la burocracia, aunque tuvo que empezar a compartir con Coatzacoalcos el papel de eje rector del Istmo veracruzano, al menos durante los primeros diez años del siglo XX.

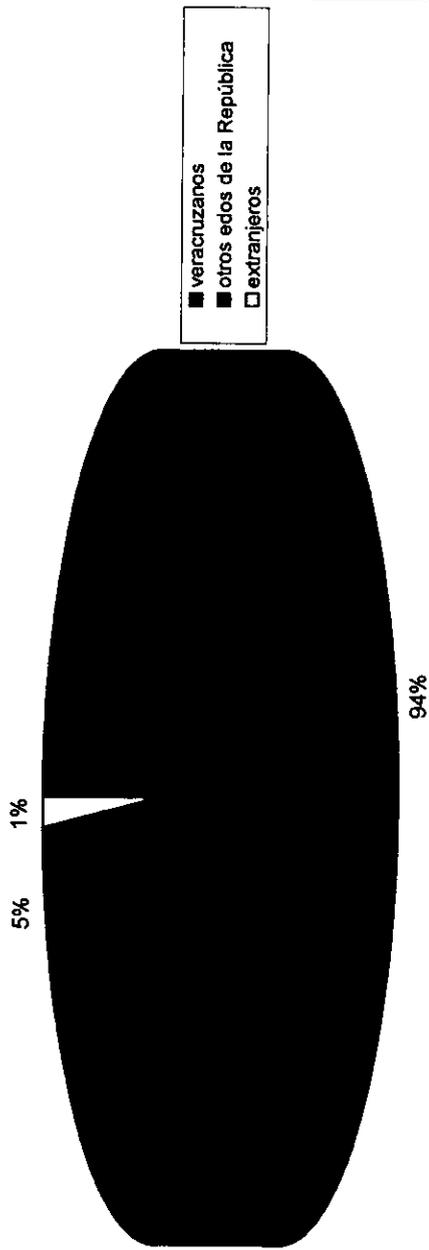
En el segundo censo nacional, la población del cantón de Minatitlán poseía ya 34 490 habitantes, cada vez más cerca del cantón de Acayucan, el que contaba con 38 164.⁶⁷ De los 34 490 habitantes del cantón, si bien la mayor parte de la población se encontraba establecida en los antiguos dominios de Acayucan, como Jáltipan, Cosoleacaque y Chinameca, es interesante resaltar que la municipalidad de Minatitlán logró rebasarlos en número, alcanzando los 6 126 habitantes, siendo así la población más habitada de la zona. Le seguían Jáltipan, con 5 920 habitantes, Cosoleacaque, con 5 031 y, producto del “boom” ferrocarrilero, Coatzacoalcos, con 4 487 habitantes, cifra bastante considerable para una población que había sido fundada hacia solamente veinte años. Continuaban Chinameca, con 2 476 y Pajapan, con 2 474. Hidalgotitlán, fundado a la par que Minatitlán, alcanzó 1 246 habitantes y, Suchilapan, creado unos años atrás por las plantaciones, 1 996 habitantes.

GRAFICA 1.5. COMPOSICION DE LA POBLACION EN EL ISTMO VERACRUZANO, 1900.

Para 1900, el número de inmigrantes nacionales en el cantón había aumentado a 1 677, establecidos en Coatzacoalcos, Minatitlán, Jáltipan y Suchilapan, eran los estados aledaños como Tabasco (722) y Oaxaca (530) los encargados de proveer la mano de obra. Le seguían en importancia Puebla

⁶⁷ Antonio Peñafiel, *Censo General de la República mexicana, verificado el 28 de octubre de 1900*, vol. XI, México, Imprenta de la Secretaría de Fomento, 1905.

GRAFICA 1.5.
COMPOSICION DE LA POBLACION EN EL ISTMO VERACRUZANO
1900



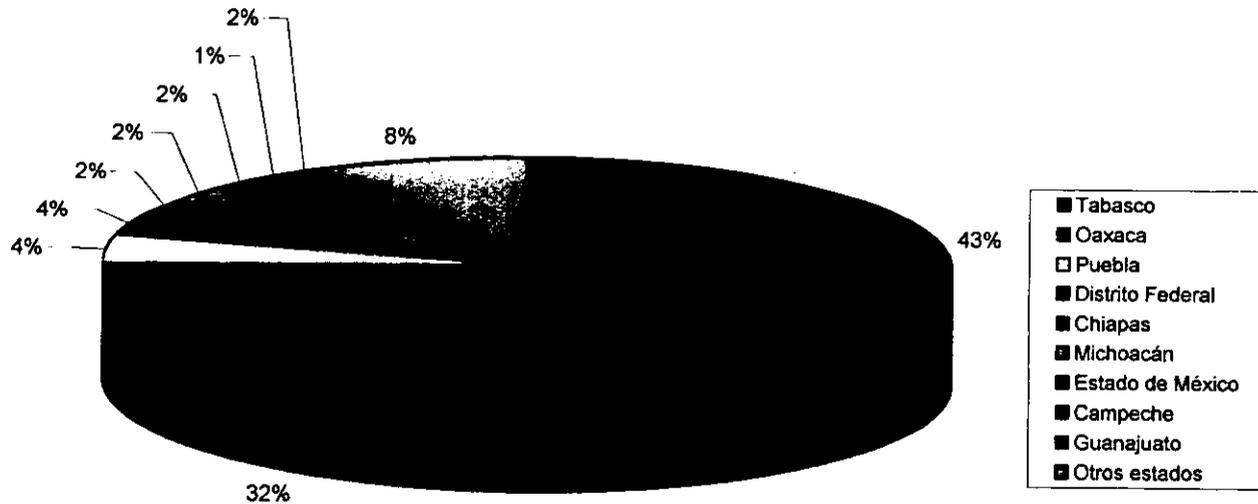
(73), el Distrito Federal (59), Chiapas (38), Michoacán (37), el estado de México (34) y Campeche (23). **GRAFICA 1.6. POBLACION DE LOS ESTADOS DE LA REPUBLICA RESIDENTE EN EL ISTMO VERACRUZANO, 1900.**

Por lo que respecta a los 378 extranjeros residentes en la zona, Coatzacoalcos, Minatitlán y Jáltipan eran los poblados en que habitaban. Si en 1895 los norteamericanos eran la mayoría (56), en 1900 ocuparán el segundo lugar frente a los ingleses, encargados de las obras de reconstrucción del ferrocarril y del puerto de Coatzacoalcos. Así, éstos ascienden a 103, seguidos por los norteamericanos (85), españoles (80) y alemanes (17). Es interesante notar que si bien ya habían empezado a efectuarse las migraciones chinas y japoneses, sólo aparecen 8 chinos. El cantón de Acayucan no resultó ser tan atractivo para la migración internacional, pues contaba sólo con 98 extranjeros. **GRAFICA 1.7. POBLACION EXTRANJERA ASENTADA EN EL ISTMO VERACRUZANO, 1900.**

En cuanto a la estructura ocupacional en el Istmo, de las 11 547 personas que aparecen como parte de la población económicamente activa, la agricultura representaba el 73%, seguida por la prestación de servicios con el 13%, las labores artesanales con el 11%, el comercio con el 3% y las actividades profesionales con cerca del 1%. Coatzacoalcos era la villa con una mayor diversificación laboral, sobre todo en el área de prestación de servicios, así como en el ramo artesanal, mientras que Jáltipan y Suchilapan contenían a la mayor parte de la población campesina. **GRAFICA 1.8. ESTRUCTURA OCUPACIONAL DEL ISTMO VERACRUZANO, 1900.**

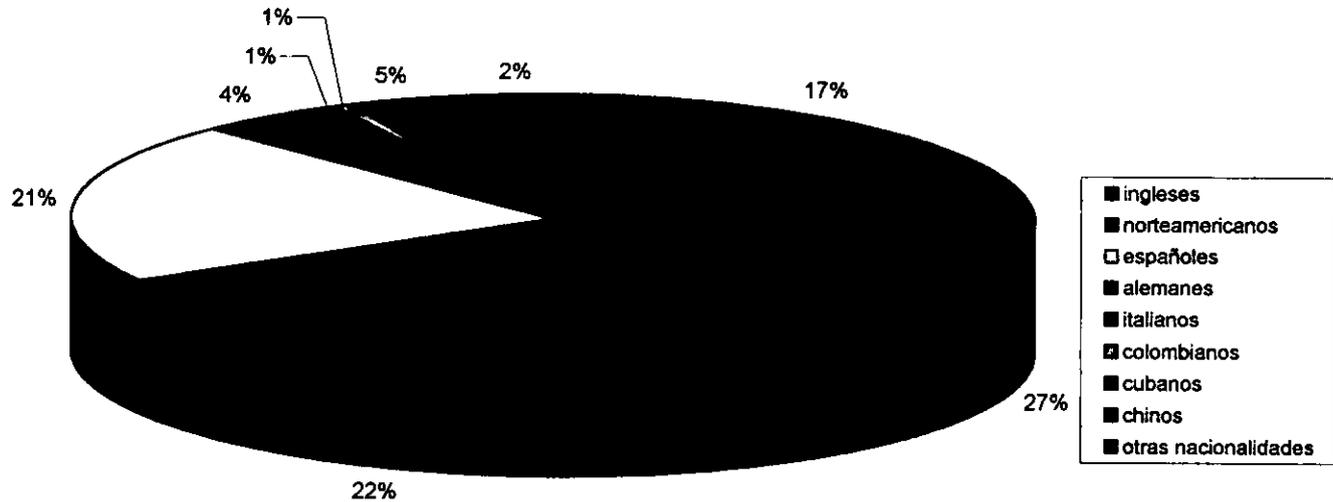
Las diferencias en cuanto a la cantidad de población económicamente activa en Coatzacoalcos con respecto a Minatitlán, así como su diversificación, ponen en evidencia el viraje en cuanto a la importancia

GRAFICA 1.6.
POBLACION DE LOS ESTADOS DE LA REPUBLICA RESIDENTE EN EL ISTMO
VERACRUZANO
1900



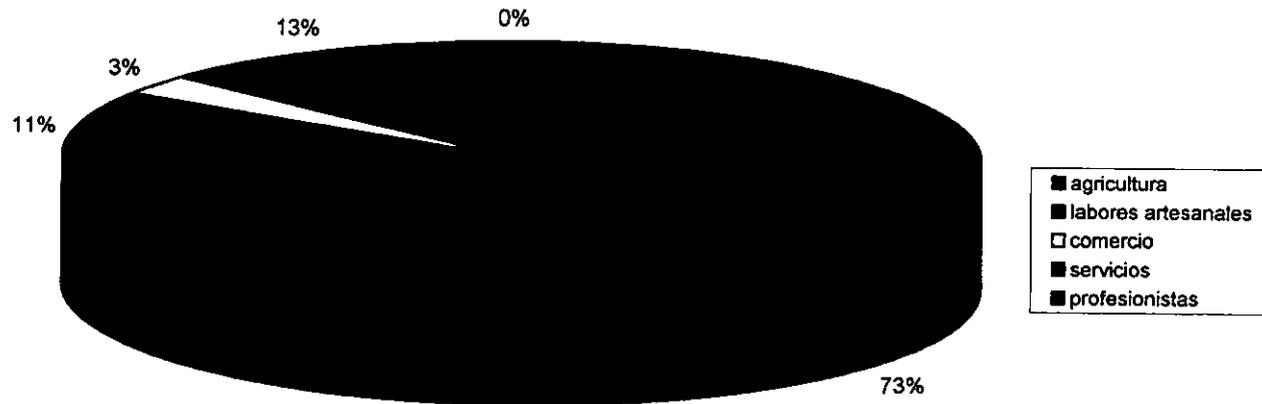
Fuente: Antonio Peñafiel, *ibid.*

GRAFICA 1.7.
POBLACION EXTRANJERA ASENTADA EN EL ISTMO VERACRUZANO
1900



Fuente: Antonio Peñafiel, *op. cit.*, pp.405-415.

GRAFICA 1.8.
ESTRUCTURA OCUPACIONAL DEL ISTMO VERACRUZANO
1900



económica de la primera, no obstante que Minatitlán poseía un mayor número de habitantes. Baste decir que en sólo veinte años Coatzacoalcos atrajo el establecimiento de 152 comerciantes, frente a los 32 que ostentaba el antiguo Paso de la Fábrica. Albañiles, carpinteros, pintores y mecánicos se encontraban mayormente representados en Coatzacoalcos, al igual que los empleados públicos y particulares, así como los pocos profesionistas existentes en la región (ingenieros, médicos y abogados).

Poco a poco, “el progreso” iba sentando sus reales en la zona: se había puesto en marcha primero con Minatitlán, después con Suchilapan y al despuntar el siglo con Coatzacoalcos, el Istmo veracruzano se iba poblando tanto al norte como al sur. Lo que antes era tierra de nadie se convertía en un asentamiento económico y social que no tardaría en rivalizar con las antiguas ciudades de Juchitán y Tehuantepec, en la porción correspondiente a Oaxaca.

Más de setenta años habían pasado desde los primeros intentos de colonización del Istmo. En los umbrales del siglo XX esta lenta pero efectiva empresa empezaba a rendir sus frutos. Atrás quedaban las empresas fallidas y la falta de población, abriéndose un camino promisorio de crecimiento económico al amparo de la modernidad.

II. LOS ARTIFICES DE LA MODERNIDAD: EL FERROCARRIL NACIONAL DE TEHUANTEPEC Y EL PETROLEO

*“...allá en los troncos de los cocoteros,
se enreda la serpiente mientras que desde las copas los monos
observan la civilización que pasa bajo la forma de un ferrocarril...”*
Lambert de Sainte Croix¹

2.1 WEETMAN PEARSON AL RESCATE DEL FERROCARRIL, 1899

A partir de la consolidación del régimen porfirista en 1888, momento en que la ficción democrática cede su lugar a la dictadura, se inicia en nuestro país el arribo de la modernidad largamente esperada por los liberales del siglo XIX. El positivismo, doctrina que exaltaba el valor de la ciencia y del progreso, fue el instrumento ideológico utilizado por el nuevo régimen para justificar sus prerrogativas sociales y políticas.² Dentro de esta lógica y una vez conseguida la paz y aglutinado el poder en manos de una sola persona, se podía proceder a la explotación de los ilimitados recursos que el cuerno de la abundancia mexicana poseía, y qué mejor manera de llevarlo a cabo sino a través de las potencias extranjeras que veían con buenos ojos la llegada a la silla presidencial de un hombre capaz de controlar lo que durante tanto tiempo había sido un caos. La idea de la modernidad era tomada como requisito indispensable para lograr el crecimiento económico y social y convertirse en una nación a la par de las europeas.

En el caso de nuestra zona de estudio, su crecimiento y desarrollo no pueden ser entendidos sino a partir del impacto de uno de los grandes logros de la modernidad porfirista: el ferrocarril. Durante más de cincuenta años, la necesidad de contar con un camino de fierro capaz de unir al país entre sí y

¹ Lambert de Sainte Croix, “Once meses en México y Centroamérica”, en Gobierno del Estado de Veracruz, *Cien viajeros en Veracruz*, vol. VII, Xalapa, Veracruz, Gobierno del Estado, 1992, p. 335.

con el resto del mundo había representado el sueño inalcanzable tanto de liberales como conservadores. No es sino hasta el Porfiriato que se consolida la construcción de una red ferroviaria que superó los 20 000 kilómetros. Iniciada formalmente a finales de la década de los sesenta con capital inglés, la primera línea que se inauguró fue la del ferrocarril Mexicano, de la ciudad de México al puerto de Veracruz. A partir de ese momento, la fiebre ferroviaria se convirtió en una realidad. Interesados en las vías de comunicación para la entrada y salida de productos, las siguientes líneas se construyeron hacia el norte del territorio. El Ferrocarril Central, el de Sonora, el Nacional y el Internacional fueron ejemplo de ello. Manuel González y Porfirio Díaz continuaron otorgando las concesiones necesarias, sobre todo a los inversionistas ingleses, apareciendo compañías poderosas como la Interoceanic Railway of Mexico y la Mexican Southern Railway, Ltd.

Esta preferencia del Estado porfirista por el capital inglés se debía al deseo de neutralizar el avance de Estados Unidos, país que a finales del siglo XIX ya se perfilaba como una potencia mundial. Ante esto, se pensó que la Gran Bretaña sería un importante contrapeso a las ambiciones del vecino del norte. Si bien el imperio inglés vería caer parte de su poderío a finales del siglo XIX, en nuestro país se convirtió en la segunda potencia más importante después de Estados Unidos, gran parte de su capital estaba invertido en compañías ferrocarrileras.³

El 15 de octubre de 1894 fue inaugurada la vía transísmica después de más de cincuenta años de vanos intentos. No obstante, ésta dejaba mucho que desear. La concesión otorgada en 1892 a C.S. Stanhope y socios, reformada en 1893, mediante la cual se comprometían a terminar los 59 kilómetros faltantes

² Leopoldo Zea, *El positivismo en México*, t. I, México, COLMEX, 1943.

de vía, así como su conservación y explotación, la instalación telegráfica y las estaciones necesarias, entre otros aspectos, resultó un rotundo fracaso. En un principio se pensó que la labor de la nueva compañía sería subsanar las deficiencias que ya una comisión técnica enviada en 1890 a la zona había dejado entrever: inundación de los terraplenes de las vías, problemas con el balastramiento de las mismas, mala calidad del material rodante, etc. Con el tiempo, no sólo no se compusieron los desperfectos ya existentes, sino que las nuevas obras también adolecieron de numerosos errores. Cuando Stanhope entregó la vía, el número de puentes construidos era inferior al planeado, no todas las estaciones estaban listas, de hecho, solamente dos se encontraban medianamente construidas, quedando pendiente terminar el muelle de Salina Cruz, así como el acondicionamiento del puerto de Coatzacoalcos al tráfico marítimo.⁴ De esta forma, los casi setenta millones de pesos gastados por los gobiernos de Porfirio Díaz y Manuel González para concluir el ferrocarril resultaron infructuosos.

En los dos años siguientes, los inconvenientes no hicieron más que aumentar, quejándose los que visitaban el Istmo de las pésimas condiciones existentes

...desgraciadamente dan mucho que desear las seguridades de puerto en Coatzacoalcos y Salina Cruz, y que hasta hoy día no han llenado las exigencias del tráfico universal y también el que la explotación de dicho ferrocarril, cuya dirección se encuentra en manos del gobierno, no ha producido desde la fecha en que se inauguró ... más que grandes pérdidas en su explotación, las cuales durante un año han montado a cerca de 2 ½ millones de pesos...⁵

³ Lorenzo Meyer, *Su Majestad británica contra la revolución mexicana, 1900-1950. El fin de un imperio informal*, México, COLMEX, 1991, p. 62.

⁴ AGN, Fomento Ferrocarriles, caja 37 y AGN, SCOP, FNT, 2/1-1.

⁵ Enrique Lemcke, "El Ferrocarril Nacional del Istmo de Tehuantepec y su importancia para el tráfico universal", en AHSRE, L-E-1515, t. IV.

Entre 1895 y 1898 fueron múltiples los accidentes en la flamante línea, lo que inhibió su uso por parte tanto de las empresas transnacionales encargadas del tráfico de mercancías, como de aquellos pasajeros que pretendían cruzar el Istmo; asimismo, sus ingresos eran menores a los que se tenían que erogar para su conservación y reparación. Ante esta situación, el 30 de mayo de 1896 se expidió un decreto que facultaba al Ejecutivo para el arrendamiento de las obras del ferrocarril a alguna empresa particular.⁶

Los intereses del régimen porfirista con respecto a la inversión extranjera sufrieron un cambio a partir de 1898, momento en el que un marcado nacionalismo lo lleva a tratar de controlar aquellas empresas que consideraba vitales para el país, entre ellas sobresalían los ferrocarriles.⁷ Dentro de este contexto es que podemos entender el contrato celebrado entre el gobierno mexicano y el inglés Weetman Pearson para la reconstrucción del Ferrocarril de Tehuantepec. Celebrado por vez primera en 1896, rehecho en 1898, aprobado por decreto en 1899 y reformado en 1900, tenía como característica el ser un contrato de sociedad entre el gobierno de México y la compañía *Pearson and Son Limited* para explotar el ferrocarril y puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz. En lo que la sociedad empezaba a tener efecto, la compañía actuaría como agente del gobierno y por cuenta de éste haría las obras de reconstrucción, administrando a la vez el ferrocarril y los puertos.⁸

Pearson se encargaría de reparar los desastrosos efectos del primer ferrocarril inaugurado, por lo que se procedió al cambio de puentes y

⁶ "El Ferrocarril Nacional de Tehuantepec", en *El País*, México, viernes 27 de enero de 1905, p.2.

⁷ Paul Garner, "La compañía Pearson y el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec (1896-1907)", en Romana Falcón y Raymond Buve, *Don Porfirio presidente...nunca omnipotente*, México, UIA-Depto de Historia, 1998, pp.105-109.

⁸ *Ibidem*; AGN, SCOP, vol. 2/257- 1, fojas: 19-43.

alcantarillas que estaban hechos de madera y que por lo tanto eran frágiles, al mejoramiento de las curvas rápidas y las fuertes pendientes, el levantamiento del lecho de la vía de las zonas por donde pasaban las corrientes de los ríos y la construcción de los laderos necesarios. Para llevar a efecto todo esto, el gobierno entregaría o aportaría un capital de cinco millones de pesos, entregándolos en cuarenta mensualidades de 125 mil pesos. Si hubiese pérdidas, éstas serían divididas por la mitad entre el gobierno y la compañía, lo mismo que las ganancias, de las cuales correspondería al gobierno una mayor cantidad. El término de la sociedad sería de cincuenta años, contados a partir de la conclusión de las obras del ferrocarril, que se calculaban en tres años y medio, si bien quedaban todavía pendientes las relativas a los puertos.⁹ Por último, se prohibía la venta de intereses a individuos o empresas norteamericanas.

Weetman Pearson, personaje cuya fama y fortuna estuvo íntimamente ligada al Istmo de Tehuantepec, representaba al contratista moderno que el régimen necesitaba. Su compañía, la Pearson & Son Ltd, dedicada a la construcción de obras públicas, ferrocarriles, bienes raíces, energía eléctrica y petróleo, principalmente, operaba en diversas partes del mundo (Estados Unidos, España, China, Egipto, el Caribe), por lo que llamó la atención de Porfirio Díaz, quien le ofreció encargarse de las obras del gran canal de desagüe del Valle de México en 1889. A partir de este momento, los intereses y el prestigio de Pearson en México crecieron, otorgándosele en 1895 la reconstrucción del puerto de Veracruz y en 1896 la terminación de las obras del Ferrocarril de Tehuantepec.¹⁰ Con el tiempo, su influencia lo llevó a convertirse en un personaje plenamente identificado con el régimen:

⁹ AGN, *op. cit.*

estableció una amistad personal con Díaz y sus allegados, y gozó de numerosas canonjías en los diversos negocios que emprendió en la República mexicana.¹¹

2.1.2 EL TRAZADO DE LA LÍNEA Y EL ACAPARAMIENTO DE TIERRAS

A pesar del contrato, los trabajos de reparación del ferrocarril se reiniciaron hasta 1901, una vez que la comisión enviada por Pearson al Istmo levantó un presupuesto general de los trabajos que serían necesarios. El futuro Lord Cowdray tenía ante sí el reto de componer una vía que tardaba más de quince horas en conectar a los dos océanos y que carecía de los puertos necesarios para la carga y descarga de los productos; al mismo tiempo, debía combinar los trabajos de reconstrucción con los servicios de transporte que ya se venían prestando.¹² Para poder llevar a cabo su cometido, el empresario nombró gerente general del Ferrocarril a John B. Body, quien a su vez designó a un subgerente y dos ingenieros de División, uno encargado de la vía desde Coatzacoalcos hasta el kilómetro 190 (límites del estado de Veracruz con Oaxaca), llamada la División del Norte, y el otro desde el kilómetro 190 hasta Salina Cruz, llamada la División del Sur.¹³ Con esta repartición de los trabajos se pretendía un mayor control en los avances de las obras en ambos lados del Istmo, pues las concesiones anteriores no habían logrado una construcción homogénea, sobre todo en el punto donde terminaba el estado de Veracruz y

¹⁰ Lorenzo Meyer, *op. cit.*, pp.62, 83.

¹¹ Para las inversiones de Pearson en México, en especial las obras de desagüe en el Valle de México, ver Priscilla Connolly, *El contratista de don Porfirio*, México, Colmich-UAM-FCE, 1997.

¹² Armando Rojas Rosales, *Reconstrucción del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec. 1894-1912*, tesis de maestría en Historia, México, UAM Iztapalapa, 1991, pp. 86, 90-93.

¹³ AGN, SCOP, FNT, 2/119-1.

comenzaba el de Oaxaca, caracterizado por la existencia de pendientes y confluencia de ríos que dificultaban los trabajos.

A partir de 1902, la sociedad formada entre el gobierno mexicano y la Pearson & Son se llamó Compañía del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec. Uno de los primeros cambios efectuados en las nuevas obras fue la decisión de construir talleres de reparación en Rincón Antonio, tercera estación en el estado oaxaqueño, viniendo de Coatzacoalcos, situada en el kilómetro 214. No obstante, las oficinas generales continuaron en el puerto de Coatzacoalcos. También se incluyó el cambio de los rieles viejos de 56 libras por yarda por otros nuevos de 80 libras por yarda, en extensiones cuyo total aproximado era de 150 kilómetros. Asimismo, se empezaron a adaptar las locomotoras para el uso de petróleo crudo como combustible.¹⁴

Los primeros años de reconstrucción no fueron fáciles, entrando en conflicto la Secretaría de Hacienda con la compañía Pearson. De hecho, el viaje de inspección del secretario José I. Limantour en 1902 a la zona se entendió como un llamado de atención a los derroches que se estaban efectuando cuando aún ni siquiera se iniciaban los trabajos en los puertos de Salina Cruz y Coatzacoalcos. Se calcula que de 1898 a 1907 el gobierno mexicano erogó entre 80 y 180 millones de pesos para las obras del ferrocarril.¹⁵ Ante esta situación, la opinión pública empezó a manifestar su preocupación por la suerte de un ferrocarril que parecía destinado al fracaso, dirigiendo sus ataques hacia la compañía contratada y las prebendas que recibía por parte del gobierno federal:

...la casa Pearson tiene experiencia en construcciones hidráulicas, y esa es su especialidad, pero no la tiene, y sobradamente lo demuestra, ni en construcción ni en manejo de

¹⁴ AGN, SCOP, 2/257-1, foja 32.

¹⁵ Paul Garner, *op. cit.*, pp.114-115.

ferrocarriles... el gobierno federal ha subvencionado ampliamente a la empresa, y no contento con los subsidios que semanariamente le da, después dobló esos subsidios; lo que la empresa ha hecho... es gastar con liberalidad tan grande como inútil, desde el mes de diciembre de 1899 hasta diciembre de 1901, cinco millones de pesos del gobierno federal, entregados durante ese plazo a los representantes de dichas firmas en México cuando no se ha hecho ni la décima parte de lo que tendrá que hacerse, por lo que es fácil calcular que aunque la firma de S. Pearson and Son sea, como se pretende, garantía de un buen éxito final; por el momento, el Ferrocarril de Tehuantepec no presenta un aspecto lisonjero...¹⁶

A pesar de los contratiempos, Díaz mantuvo su confianza en el empresario inglés. Poco a poco, los trabajos de reconstrucción se fueron mejorando. Los puentes se hicieron más resistentes, venciendo las dificultades en puntos críticos como Jumuapa, Sarabia y Tehuantepec, a la par que los modernos talleres de Rincón Antonio y Salina Cruz empezaron a despuntar. Sólo de 1901 a 1903 se gastaron cerca de 10 millones de pesos en las obras de reconstrucción, frente a los 800 000 mil pesos que se obtuvieron como ingresos por el transporte de madera, azúcar, café, cacao, maíz, petróleo y pasajeros, principalmente.¹⁷

Estas obras de reconstrucción vinieron a avivar un problema que desde 1880, momento en que se empezaron formalmente los trabajos ferrocarrileros en el Istmo, se venía presentando: el acaparamiento de tierras. Si bien las concesiones anteriores habían tenido a su favor las prebendas gubernamentales para la expropiación de tierras para la construcción del ferrocarril, fue con la llegada de Pearson a la zona que la fiebre acaparadora creció. Los grupos indígenas de Soteapan, pertenecientes al cantón de

¹⁶ "Las obras en el Istmo de Tehuantepec", en *El Tiempo*, México, miércoles 29 de enero de 1902, primera plana.

Acayucan, fueron los más afectados. El suegro de Porfirio Díaz, Manuel Romero Rubio, aprovechándose de su posición política, se había adjudicado una buena parte de los terrenos comunales. Esta situación llevó a una larga batalla, en principio legal, que posteriormente fue la que determinó la participación de esta zona en el levantamiento armado de 1906.¹⁸ En el caso del cantón de Minatitlán, los mayores problemas ocurrieron en los terrenos aledaños a Coatzacoalcos, Chinameca, Cosoleacaque, Jáltipan, Hidalgotitlán, y Suchilapan, específicamente en Tonalapa, Santiago Xomate y Santa Catarina de Jara, en donde se dieron quejas por los abusos de la compañía del ferrocarril, la que no sólo acaparaba terrenos sino incluso saqueaba los recursos naturales de las comunidades.¹⁹ De hecho, en Chinameca, Cosoleacaque y Jáltipan existía una población nativa mayoritaria que entró en pugna con los trabajos ferrocarrileros por la delimitación de sus terrenos.

Los trabajos realizados sobre el acaparamiento de tierras en el Istmo oaxaqueño sirven de guía para analizar lo que sucedió en el veracruzano. Aquí, al igual que en su vecino, la presión sobre la tierra se dio a partir de las leyes de desamortización, siendo otorgadas numerosas concesiones a extranjeros que vieron en los planes ferrocarrileros una magnífica oportunidad para hacer negocio. La Secretaría de Fomento, encargada de llevar a cabo el proceso de selección de tierras que eran consideradas de utilidad nacional para

¹⁷ Armando Rojas Rosales, *op. cit.*, p. 107; AGN, SCOP, FNT, vol. 2/788-1, foja 40.

¹⁸ Para los conflictos por tierras en Soteapan, ver AGEV, Sección Tierras, caja 3; CPD, legajo XXVIII, carta 016831.

¹⁹ Un ejemplo de ello se dio en Tonalapan, en donde los vecinos se quejaban con el jefe político de Minatitlán de que las obras del ferrocarril estaban extrayendo piedras de los terrenos de la comunidad. Ver AGN, Fomento Ferrocarriles, caja 31.

la construcción del ferrocarril, procedió a la búsqueda de la cesión voluntaria por parte de los propietarios o, en su defecto, la compra a bajos precios.²⁰

Durante la primera etapa de la construcción ferrocarrilera (1882-1894), los mayores problemas se dieron en la delimitación de lo que sería el puerto de Coatzacoalcos. En ese entonces se intentó la compra de los solares habitados, lo que provocó un pleito entre el recién constituido Ayuntamiento de Coatzacoalcos y el representante de la compañía ferrocarrilera.²¹ En Suchilapan, zona dedicada a la agricultura de exportación, gran parte de la tierra se encontraba acaparada por capitales extranjeros, quienes vieron con buenos ojos el paso del ferrocarril por sus terrenos, así como la creación de una estación en el lugar denominado Santa Lucrecia, la que con el tiempo llegaría a rivalizar en importancia económica y política con Suchilapan. Para 1890, adentrándose hacia el lado oaxaqueño, todavía quedaban tierras sin poblar, por lo que se encontraba en venta una amplia faja comprendida entre Sarabia y Boca del Monte, cercana a las obras del ferrocarril.²²

Alrededor de 1906 y 1908, las quejas de particulares que se veían afectados en sus intereses por las expropiaciones dieron por resultado que Ricardo Jordán, inspector encargado por la Secretaría de Fomento para llevarlas a cabo, tuviera que explicar a Porfirio Díaz la manera en que éstas se estaban efectuando, ya que era acusado por parte de los quejosos de utilizar los terrenos no para obras de utilidad pública sino en su beneficio personal, apoyado por la casa Pearson. Según este inspector, en el puerto de Coatzacoalcos, motivo de numerosas disputas ya que aún no se terminaba de

²⁰ Leticia Reina, "El impacto económico del Ferrocarril de Tehuantepec y el poder de los zapotecas en la región", en Rosa María Meyer (coord.), *Identidad y prácticas de los grupos de poder en México, siglos XVII-XIX*, colección científica, serie Historia, México, INAH, 1999, p.191.

²¹ Ver el apartado 1.2.1 del primer capítulo.

²² "Ferrocarriles", en *El Siglo XIX*, México, miércoles 2 de julio de 1890, primera plana.

delimitar su fundo legal, se había tratado de lograr un arreglo mutuo con los propietarios de casas y terrenos afectados; cuando no se obtenía, se procedía al juicio de expropiación. Este arreglo mutuo impedía que los afectados pudieran nombrar un perito propio, por lo que tenían que conformarse con lo que el señor Jordan considerara conveniente, de acuerdo con lo dispuesto por los ingenieros de la casa Pearson encargados de realizar el levantamiento de los terrenos. Se ofrecían entre diez y doce centavos por metro cuadrado, tomando como base las contribuciones pagadas al ayuntamiento entre 1900 y 1903, sin considerar el aumento de la propiedad a raíz de la reapertura de los trabajos ferrocarrileros y del puerto.²³

Lo interesante de la llegada de Pearson a la escena istmeña se encuentra en el control irrestricto que emprendió con las tierras de la zona, sobre todo en el lado veracruzano, en donde descubrió yacimientos petrolíferos a partir de 1902, adquiriendo cerca de 200 000 hectáreas de propiedades rústicas. Como se verá más adelante, Pearson creó una compañía de bienes inmuebles, encargada del acaparamiento de tierras para la explotación petrolera.

Parte del vasto territorio del Istmo veracruzano ya había sido otorgado a renombrados políticos mexicanos así como a las plantaciones extranjeras, quienes no tuvieron mayores problemas en ceder parte de sus terrenos a la línea ferroviaria, aumentando así el valor de sus propiedades. Prueba de ello fueron las cesiones hechas desde 1879, un año antes de que se iniciaran las obras ferrocarrileras, de terrenos por parte de prominentes personajes de la zona como el conocido diputado Julio S. Novoa, el terrateniente Pedro Lara e hijos, así como la sucesión de Carlos Pacheco, los que junto a los De Gyves,

²³ CPD, Legajo XXXI, docto. 005551, 20 de mayo de 1906; AGN, SCOP, FNT, 2/294, fojas 52-54.

Woolrich y Wood en la parte oaxaqueña, vieron ampliamente recompensados sus “sacrificios” en aras de la nación.²⁴

Las irregularidades con que se dieron las expropiaciones y cesiones de terrenos en el Istmo para la construcción del ferrocarril encuentran su prueba inequívoca en el hecho de que para 1919, año en que se disuelve la sociedad con Pearson, la Secretaría de Comunicaciones no encontraba los títulos que amparaban los terrenos pertenecientes al Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, saliendo a relucir que desde 1902 los archivos se habían extraviado, razón por la cual en 1906-07 se le había encargado al citado Ricardo T. Jordan que pusiera en orden los pocos títulos existentes en la zona, desconociéndose si en los archivos de la Secretaría de Fomento o en los de Comunicaciones y Obras Públicas existían, ya que tanto en los cantones de Minatitlán y Acayucan, así como en los distritos de Juchitán y Tehuantepec se encontraban perdidos.²⁵

2.1.3 LA INAUGURACIÓN DEL FERROCARRIL NACIONAL DE TEHUANTEPEC Y SUS PRIMEROS AÑOS

Los trabajos del ferrocarril se intensificaron a partir de 1902. Los talleres instalados en Coatzacoalcos desde la década de los ochenta fueron renovados por las modernas instalaciones de Rincón Antonio, Oaxaca, en donde también se establecería un hospital, así como un importante túnel, resultado de los avances tecnológicos de la época. Para 1905, la línea había quedado configurada de la siguiente manera: punto inicial, Coatzacoalcos, en el cantón de Minatitlán, teniendo en éste las estaciones de Limones, Chinameca y Jáltipan; en el cantón de Acayucan penetraba a través de Ojapa, Almagres,

²⁴ AGN, SCOP, FNT, 2/199-1, foja 185.

²⁵ AGN, SCOP, exp. 2/382-1, fojas 3-5, 20-22.

Juile, Medias Aguas y Tortugas. Volvía a entrar al cantón de Minatitlán en Naranjos, Santa Lucrecia, Los Muertos, Ubero y La Puerta. De ahí se internaba en Oaxaca, en la parte correspondiente al distrito de Juchitán, tocando Palomares, Mogoñé, Rincón Antonio, Lagunas, Chivela, Río Verde y San Jerónimo. En el distrito de Tehuantepec penetraba por Comitancillo, Tehuantepec, Santa Cruz y Salina Cruz, estación terminal.²⁶ **MAPA 2.1. FERROCARRIL NACIONAL DE TEHUANTEPEC.**

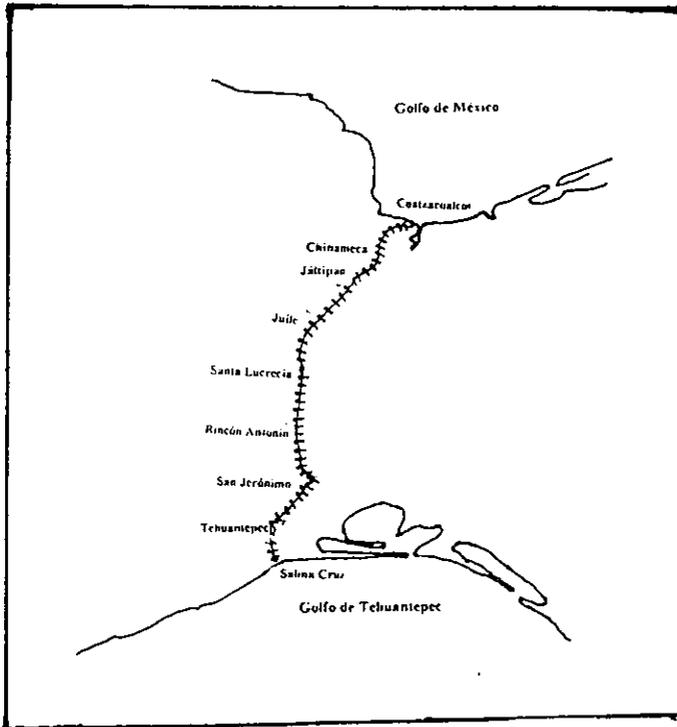
Para aumentar la importancia de La línea de Tehuantepec, así como las comunicaciones hacia el sureste de la República, se inició la construcción de nuevas líneas férreas que interconectarán con la del Istmo; tales fueron los casos del ferrocarril de Veracruz al Pacífico y del Panamericano. El primero se unía al de Tehuantepec en la estación de Santa Lucrecia, comunicando así a la zona sur con el importante ferrocarril Mexicano; el segundo tocaba territorio istmeño a la altura de la estación de Ixtepec para continuar hacia Chiapas y Guatemala.

Sin embargo, y a pesar de las buenas intenciones, los resultados de estos proyectos dejaron mucho que desear, por lo que, incluso, se llegó al conflicto con la compañía Pearson, la que no estaba dispuesta a compartir su papel hegemónico en el Istmo. Prueba de ello fue la batalla emprendida contra el ferrocarril de Veracruz al Pacífico, también llamado ferrocarril del Istmo, por la utilización de las vías reconstruidas por Pearson, con lo que se mostraba el carácter monopólico que habría de caracterizar al empresario de don Porfirio.²⁷

²⁶ "El Ferrocarril Nacional de Tehuantepec", en *El País*, México, jueves 26 de enero de 1905, primera plana.

²⁷ Para mayor información sobre las líneas construidas para su interconexión con el ferrocarril de Tehuantepec y su fracaso, ver Francisco José Ruiz Cervantes, "Promesas y saldos de un proyecto hecho realidad (1907-1940)", en Leticia Reina (coord.), *Economía contra sociedad. El Istmo de Tehuantepec. 1907-1986*, México, Editorial Nueva Imagen,

MAPA 2.1
FERROCARRIL NACIONAL DE TEHUANTEPEC



Una vez que la línea se encontró en condiciones más óptimas, se iniciaron las obras portuarias en Coatzacoalcos y Salina Cruz. La idea era lograr la construcción de dos puertos capaces de proveer a los navíos más grandes del mundo de las seguridades para cargar y descargar sus productos en las terminales del ferrocarril, y de ahí dirigirlos ya fuera hacia el Golfo o hacia el Pacífico. En el puerto de Coatzacoalcos se procedió a la creación de enormes escolleras que limitarían la bahía, encauzando así la salida del agua del río, la que se encargaría de destruir la barra. Con el tiempo, fue necesaria la utilización de potentes dragas, ya que la temporada de secas hacía difíciles los intentos por acabar con los bancos de arena.²⁸ Se terminaron siete muelles con sus almacenes, de 10 000 toneladas de capacidad, que estaban equipados con 12 grúas eléctricas para manipular las toneladas de productos a transportar, una potente planta eléctrica, así como los depósitos de petróleo crudo con que se movían las locomotoras, un depósito para 50 de éstas, un lazareto, los talleres de reparación y las oficinas de la compañía Pearson. Todo esto construido en una extensión de 76 hectáreas de terreno ganadas al mar.²⁹

Porfirio Díaz visitó el ferrocarril en 1905 y a principios de 1907 regresó para su inauguración, aunque los trabajos de los puertos concluyeron hasta 1910. El 21 de enero de 1907, el tren presidencial, acompañado de cinco trenes especiales, salió de la ciudad de México hacia Tehuantepec. Se invitaron a 250 personas así como a todos los periódicos de la capital para que atestiguaran la apertura de la vía transistmica. Entre los secretarios de estado presentes se encontraban José I. Limantour (Hacienda), Leandro Fernández

1994, pp. 34-36. Sobre el conflicto entre Pearson y la compañía del ferrocarril de Veracruz al Pacífico, ver AGN, SCOP, FNT, 2/257-1.

²⁸ "Apertura del ferrocarril", en *El Imparcial*, México, sábado 28 de julio de 1906, primera plana.

²⁹ AHSRE, L-E-1516, t. V; Armando Rojas, *op. cit.*, pp.146-147.

(Comunicaciones y Obras Públicas) y Justo Sierra (Instrucción). Por parte de los gobernadores figuraban Emilio Pimentel (Oaxaca), Teodoro A. Dehesa (Veracruz), Fernando González (estado de México) y Guillermo de Landa y Escandón (Distrito Federal). También asistieron los cónsules y ministros del cuerpo diplomático.³⁰

México era el orgullo de Latinoamérica por la apertura del ferrocarril, había un notable optimismo en cuanto al futuro del comercio mundial. Después de numerosas vicisitudes y como corolario de un régimen que era ejemplo de paz y prosperidad ante el mundo, el 23 de enero se declaró oficialmente inaugurada la vía transistmica en Salina Cruz. El presidente Porfirio Díaz, en todo momento acompañado por Pearson, fue el encargado de colocar los sellos a las mercancías que se encontraban listas para ser transportadas por el ferrocarril hacia Coatzacoalcos, donde ya eran esperadas por otro navío que las conduciría hacia el Atlántico. El primer barco que desembarcó sus mercancías fue el *Arizonian*, con 12 000 toneladas de azúcar. Del lado del Golfo arribó el *Luckenbach*, con 7 000 toneladas de viquetas, cuyo destino final era San Francisco. Se esperaba la corrida diaria de diez trenes de carga y dos de pasajeros. Para asegurar esto, la compañía Pearson había adquirido en 1905 el control de la *American Hawaiian Steamship Co.*, una línea naviera que proporcionaba el servicio de Nueva York a Hawai por la vía de Tehuantepec y San Francisco. Con el tiempo, cerca de once empresas navieras utilizaban el Istmo para llevar y traer carga no solamente a Estados Unidos, sino también hacia Canadá, Alaska y Europa.³¹

³⁰ "Inauguración del ferrocarril de Tehuantepec", en *Diario del Hogar*, México, domingo 20 de enero de 1907, p.2.

³¹ AGN, SCOP, FNT, vol. 2/182-1, fojas 16-18; vol. 2/277-, fojas 24-25; Lorenzo Meyer, *op. cit.*, pp. 74-75.

A partir de 1907 la línea empezó a operar con ganancias, superando éstas a los gastos que se venían erogando por las obras de reconstrucción. Para 1910 y 1912 alcanzó sus puntos más altos, oscilando entre los seis y ocho millones de pesos y los 140 y 195 mil toneladas de carga.³² **CUADRO 2.1. GANANCIAS DEL FERROCARRIL NACIONAL DE TEHUANTEPEC, 1895-1912.**

2.1.4 EL FERROCARRIL DE PANAMÁ SUPERA AL DE TEHUANTEPEC

La bonanza de los primeros años del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec no permitía presagiar lo que sucedería con la inauguración del Canal de Panamá. La búsqueda de un paso que acortara las distancias entre el Atlántico y el Pacífico había sido, como ya se vio, la obsesión de las grandes potencias mundiales durante el siglo XIX. Nicaragua, Panamá y el Istmo de Tehuantepec se encontraban entre los puntos que mayor interés despertaron. Con la apertura del canal de Suez en 1869, los deseos de contar con un paso semejante en el continente americano dieron por resultado que el ingeniero encargado de las colosales obras en el Medio Oriente, Ferdinand Lesseps, se interesara por construir un canal en Panamá. Si bien ésta no era la zona más idónea en comparación con Tehuantepec y Nicaragua, en ella se encontraban numerosos intereses franceses que ya desde la década de los treinta habían obtenido un permiso del gobierno colombiano, al que pertenecía Panamá, para la construcción de un paso interoceánico.

Cuando en México aparecieron las noticias sobre la construcción de un canal en esa zona, se pensó que nunca se llevaría a cabo y que la construcción del Ferrocarril de Tehuantepec, en esa época a punto de empezar formalmente,

³² AGN, SCOP, 2/754-2.

CUADRO 2.1.
GANANCIAS DEL FNT
1895-1912*

AÑO	GANANCIAS (PESOS)	GASTOS (PESOS)	CARGA LOCAL	CARGA INTEROCEA NICA
1895	68 130	385 820	5 030	
1896	113 521	589 970	2 843	
1900	227 437	700 000		
1901	295 419	994 016	21 057	
1902	556 889	1 109 588	24 833	
1903	1 009 271	1 114 243	33 845	
1904	1 053 666	1 059 038	34 852	
1905	1 207 749	1 252 086	41 440	
1906	1 276 860	1 387 620	49 475	
1907	3 570 143	2 990 014	70 871	452 571
1908	3 713 122	2 749 602	78 773	574 782
1909	4 863 761	3 279 677	105 476	557 615
1910	6 874 387	3 559 498	140 946	636 474
1911	7 110 487	3 766 424	155 258	825 724
1912	8 387 544	4 295 150	195 929	851 447

* Tomado de Paul Garner, "La compañía Pearson y el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec (1896-1907), en Romana Falcón y Raymond Buve, *Don Porfirio Presidente...nunca omnipotente*, México, UIA-Depto de Historia, 1998, p. 117.

no peligraría. Efectivamente, los primeros años de la construcción del canal de Panamá fueron un desastre. Aun cuando ya existía desde 1855 un ferrocarril de capital norteamericano que hacía la ruta, ésta era bastante defectuosa. Las obras de Lesseps tuvieron que enfrentarse a un clima mortal, a una orografía poco convencional y a la falta de brazos, así como de dinero, en una obra que parecía superar los cálculos estimados para su construcción.³³

Cuando Pearson retomó las obras del ferrocarril de Tehuantepec, Teodoro Roosevelt, personaje encargado de cambiar el destino del canal de Panamá, subió a la presidencia de Estados Unidos. Obsesionado con la supremacía militar de su país como parte fundamental para llevar a cabo el Destino Manifiesto de éste, Roosevelt se interesó en controlar el paso entre los dos océanos. Después de fracasar en Nicaragua, “apoyó” la independencia de Panamá, obteniendo a cambio el tratado Hay-Bunau-Varilla, mediante el cual controlaría las obras y tierras adyacentes al canal, así como su explotación durante 100 años. Así, en 1904 se reiniciaron los trabajos del canal bajo el amparo estadounidense.³⁴

Durante la inauguración del ferrocarril de Tehuantepec en 1907, todo parecía indicar que la suerte estaba de parte de éste y no del canal, el que llevaba casi treinta años construyéndose. Se esperaba que la línea del ferrocarril alcanzara a transportar entre 500 y 600 mil toneladas anuales de mercancía, mientras que la de Panamá maniobraba para esas fechas con sólo 300 mil. Los primeros años de la vía tehuana no hicieron sino confirmar este futuro promisorio:

³³ Sobre la historia del Canal de Panamá, ver Daniel Bellet, *La nouvelle voie maritime, le Canal du Panama*, Paris, Guilmoto, 1910; Ricaurte Soler, *Panamá, historia de una crisis*, México, Siglo XXI Editores, 1989.

³⁴ Leticia Reina, “Los istmos centroamericanos: Nicaragua, Panamá y Tehuantepec”, en *Dimensión Antropológica*, año 1, vol. 2, septiembre-diciembre 1994, pp. 71-94.

...¿Qué sucederá el día en que se inaugure la vía marítima de Panamá? No hay para qué traer nuevamente a cuento los estudios muy serios y muy documentados que se han hecho en demostración de la supremacía de nuestro ferrocarril Nacional sobre el canal en proyecto. No se trata ya del camino más corto, de buen servicio en el transporte, de regularidad, trátese también de economía en los fletes. Respecto de este punto se duda que el canal sea el más barato de los caminos existentes en la actualidad. Un canal entre dos mares de niveles diferentes reclama costosas obras de ingeniería y fuertes erogaciones constantes. Tehuantepec, en cambio, puede, en las condiciones actuales mejorar sus medios de transporte, con desembolsos de poca cuantía, después de la definitiva consolidación de la línea. Por eso pensamos que la presente victoria de la ruta del Istmo señala una posición definitiva conquistada.³⁵

A partir de 1912, el panorama empezó a cambiar. La caída del régimen promotor de las obras, los ataques a los trenes por parte de los rebeldes revolucionarios así como la disminución del tráfico intercontinental debido a la Primera Guerra Mundial, provocaron que el transporte de mercancías empezara a disminuir. El tiro de gracia lo representó la inauguración del canal de Panamá en agosto de 1914. Después de más de cuarenta años, y con un costo de 639 millones de dólares, sus 64 kilómetros se encontraban finalmente listos para hacer posible el paso de buques desde el puerto de Colón hasta la ciudad de Panamá. El hecho de que Estados Unidos fuera el promotor de estas obras aseguró el control casi inmediato del transporte de carga. De esta forma, en sólo dos años, el canal venció el orgullo de la ingeniería británica, ahora obsoleto, frente a las nuevas ventajas transístmicas, pues no era lo mismo desembarcar las mercancías para su transporte en ferrocarril, que el paso

³⁵ "El triunfo del Ferrocarril de Tehuantepec", en *El Imparcial*, México, lunes 10 de febrero de 1908, p. 4.

inmediato de los buques a través de un canal artificial.³⁶ Consciente de esta situación, y desencantado por la situación política que se vivía en México a raíz de la caída de Porfirio Díaz, Weetman Pearson inició negociaciones para vender al gobierno su parte en la empresa ferroviaria. En 1918, y después de haber sido ocupado por las fuerzas revolucionarias, el contrato existente entre el Estado mexicano y la compañía Pearson para la construcción y explotación del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec fue rescindido, pagándosele a lord Cowdray cerca de 17 millones de pesos.³⁷ **CUADRO 2.2. GANANCIAS DEL FERROCARRIL NACIONAL DE TEHUANTEPEC, 1913-1920.**

2.2 LOS INICIOS DE LA EXPLOTACIÓN PETROLERA

A principios de la segunda mitad del siglo XIX, el petróleo irrumpió en el escenario mundial como fuente de energía capaz de superar al carbón. Entre 1857 y 1859 se realizaron las primeras explotaciones comerciales en Rumania y Estados Unidos, país que se convirtió en su principal productor y acaparador. Utilizado en un principio en forma de kerosene como materia prima para el alumbrado, con el tiempo y gracias a los descubrimientos del motor de combustión interna y de la aviación, su importancia creció notablemente, deviniendo un recurso no renovable motivo de codicia y competencia entre las potencias imperialistas de la época.

Existente en nuestro país bajo la modalidad de chapopote, el petróleo se empezó a explotar en Tamaulipas hacia 1865. En 1869 se fundó una compañía explotadora en Papantla y para 1886 unos empresarios norteamericanos inauguraron una refinería en el puerto de Veracruz, llamada El Aguila. No

³⁶ Lorenzo Meyer, *op. cit.*, p.299.

³⁷ Paul Garner, *op. cit.*, pp. 116-118; Lorenzo Meyer, *ibid.*, p.302.

CUADRO 2.2.
GANANCIAS DEL FNT
1913-1920*

AÑO	GANANCIAS (PESOS)	GASTOS (PESOS)	CARGA LOCAL	CARGA INTEROCEA NICA
1913			166 082	850 827
1914			167 299	255 055
1915			128 801	8 757
1916			n.d.	n.d.
1917			n.d.	n.d.
1918	3 164 598	2 247 018	145 411	336
1919			151 977	599
1920			153 203	511

* Paul Garner, *ibid.*

obstante, no fue sino hasta 1900 que los grandes capitalistas se empezaron a interesar en la zona norte del estado de Veracruz y Tamaulipas, siendo la *Waters Pierce Oil* la primera empresa en explotar con éxito el petróleo. Dirigida por Henry Clay Pierce, esta compañía se encontraba afiliada a la poderosa *Standard Oil* de New Jersey, *trust* propiedad de John Rockefeller. En esta misma época también se estableció la Mexican Petroleum Company of California, en El Ebano, San Luis Potosí, la que con el tiempo se convertiría en la famosa Huasteca Petroleum Company, propiedad del norteamericano Edward Lawrence Doheny.³⁸

El gobierno porfirista, ante el avance de la búsqueda de petróleo por parte de los inversionistas extranjeros, norteamericanos principalmente, encargó al Instituto Geológico su opinión sobre las posibilidades petroleras del suelo mexicano. En ese entonces, los dos geógrafos encargados de dicho proyecto discreparon: mientras que uno sostenía la existencia de ricos yacimientos en nuestro territorio, el otro, con mayor experiencia, sostuvo lo contrario. Ante esta situación, se consideró que la producción petrolera carecía de futuro por lo que no se le dio mucha importancia. No obstante, el geógrafo cuya opinión fue desechada se encargó de mostrar lo contrario: gracias a la asesoría prestada a Doheny se hicieron importantes descubrimientos petrolíferos en la Huasteca.³⁹

A principios del siglo XX, a la par con las obras de reconstrucción del ferrocarril, dio inicio la explotación petrolera en el Istmo veracruzano. Si bien

³⁸ Cámara de Senadores, *El petróleo. La más grande riqueza nacional*, México, Cámara de Senadores, 1923, pp. 205-207; Roberto Ortiz González, *Compañía mexicana de petróleo El Aguila, S.A. : 1908-1938. Su importancia en la industria mexicana*, tesis de maestría en estudios regionales, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 1995, pp. 34-36.

³⁹ Lorenzo Meyer e Isidro Morales, *Petróleo y nación. 1900-1987. La política petrolera en México*, México, FCE, 1990, p. 22.

ya existían informes dados por los cónsules de Minatitlán en el siglo anterior sobre la existencia de yacimientos petrolíferos en la zona, no es sino hasta la llegada del ojo avizor de Weetman Pearson que se busca petróleo en los terrenos por donde pasaban los trabajos ferrocarrileros.⁴⁰

El primer pozo que se explotó fue el San Cristóbal, cercano a la población de Minatitlán, mandándose traer de Estados Unidos a perforadores que habían trabajado en la rica franja de Texas. En un principio se obtuvieron 17 250 barriles, alcanzándose su máxima explotación en 1908, con 80 000 barriles. La aparente riqueza del San Cristóbal llevó al empresario británico a planear la apertura de una refinería para no depender de la *Waters Pierce Oil*, encargada hasta ese momento de abastecer de petróleo y sus derivados a la compañía del ferrocarril de Tehuantepec.

Entre 1904 y 1906 dieron inicios los trabajos de construcción de la refinería en las inmediaciones del pozo de San Cristóbal, en el terreno denominado Riberas Coloradas, comprado por Pearson a la familia alemana Baldwin.⁴¹ Aunque establecida en un principio con carácter experimental, poco a poco se fue construyendo una refinería en forma, poseedora de una planta eléctrica, una estación de bombas para el agua, alambiques de refinación, un poderoso laboratorio químico -el secreto principal para la correcta refinación del petróleo-, tanques de almacenamiento, bodegas, calderas, central telefónica y todos los implementos necesarios para

⁴⁰ El cónsul norteamericano en Minatitlán, reportaba hacia 1868 lo siguiente: "...petroleum in this district is sufficiently abundant to supply the world indications. It is everywhere and in many places. It comes to the surface and form small lakes and springs to such an extent that it can be dipped up in large quantities; in fact the whole of this side of the Isthmus is a vast lake of petroleum in my estimation...", en NA, Despatches from US consuls in Minatitlán, april 13, 1853-oct. 7, 1880, rollo 1, docto. 0598.

⁴¹ AGN, SCOP, FNT, 2/42-1; "El petróleo en México", en *Diario del Hogar*, México, sábado 14 de noviembre de 1908, primera plana; Marie France Prévot Schapira, *Petrole et*

convertirla en la más grande del país.⁴² Con el fin de asegurar su inversión, el empresario inglés obtuvo, por decreto presidencial de 1906, la exploración y explotación de los criaderos de petróleo existentes en los subsuelos de Veracruz, Tabasco, Chiapas, Campeche, San Luis Potosí y Tamaulipas, así como la exención de impuestos durante 50 años.⁴³

A pesar de los buenos augurios y de los nueve millones de libras que Pearson invirtió en la construcción de su refinería, los campos petroleros que se empezaron a descubrir en el Istmo veracruzano no resultaron tan ricos. Después del pozo de San Cristóbal se explotó el de Capoacán, contiguo a éste, con escasos resultados; lo mismo sucedió con los de Buenavista, Tonalapa, Juile, Filisola, Potrerillos, Jáltipan, Sayula, Teterete, Santa Ana y Tuzandépetl, los que ya para 1910 se abandonaron por improductivos, por lo que tuvo que volver a adquirir el preciado líquido con la competencia.⁴⁴

Afortunadamente, el súbdito británico también había adquirido tierras en Tuxpan, en el norte de Veracruz, las que resultaron ser mucho más ricas que las del Istmo. Gracias a esto, a partir 1908, con el incendio del pozo Dos Bocas, la casa Pearson pudo respirar tranquila; por fin la falta de petróleo había quedado atrás. A través del ferrocarril y del puerto de Coatzacoalcos, el combustible arribaba a Minatitlán para su refinación. En poco tiempo, las demandas de petróleo para el ferrocarril fueron más que superadas: se aprovechó el excedente en las empresas de electricidad y tranvías de Veracruz,

nouvel espace industriel au Mexique. Coatzacoalcos-Minatitlán, Thèse doctorale en Etudes Urbaines, Paris, Université de la Sorbonne, 1981, p. 45.

⁴² Raúl Salinas Aragón, *op. cit.*, p. 14.

⁴³ Manuel Uribe Cruz, *El movimiento obrero-petrolero en Minatitlán, Ver. 1908-1924*, tesis de licenciatura en Antropología Social, Xalapa, Ver., Universidad Veracruzana, 1980, p. 34.

⁴⁴ AGN, Depto del petróleo, caja 40, exp. 6, fojas 1-14.

también propiedad de Pearson, y se exportó el resto a Inglaterra; así, dio inicio una de las empresas inglesas más rentables en México.⁴⁵

Los resultados obtenidos en la explotación petrolera llevaron a Pearson a crear en 1909 la Compañía Mexicana de Petróleo El Aguila, S. A., con un capital de 23.2 millones de pesos, sin incluir la refinería. Figuraban en su directorio prominentes hombres del régimen porfirista como Guillermo de Landa y Escandón, Porfirio Díaz Jr., Fernando Pimentel y Fagagoa, Enrique Creel y Pablo Macedo.⁴⁶ En unos cuantos años, el capital de la compañía se triplicó, hecho que fue motivo de orgullo para su fundador, quien de esta manera se deshacía de su poderosa rival en esa área, la *Waters Pierce Oil*. En un principio, El Aguila tenía en su contra la mala refinación del petróleo, lo que provocaba que se ahumara, mientras que la compañía de Rockefeller ponía a la venta productos de mejor calidad. Con el tiempo, el gobierno mexicano favoreció al inglés a través de concesiones especiales sobre los impuestos que pagaban, en detrimento del capital norteamericano, lo que permitió su consolidación en el ramo petrolero, no sin antes librar una guerra de precios con la *Waters Pierce*. Finalmente, El Aguila de Pearson terminó por vencer al “gallito” norteamericano.⁴⁷

⁴⁵ Lorenzo Meyer, *op. cit.*, 1990, pp. 87-88.

⁴⁶ *Ibidem*.

⁴⁷ Para la guerra entre las dos empresas y la clara preferencia de Porfirio Díaz por el capital inglés, ver CPD, legajo XXXV, docto. 001733. Ver también Lorenzo Meyer, *op. cit.*, 1990, pp.86-87. Lo del “águila” y el “gallo” se refería a los distintivos con que se vendían al público los productos de las dos compañías. Ver Abel R. Pérez, *Minatitlán y otros tópicos de interés general*, México, s/e, 1948, p. 25-27.

2.3 EL SUEÑO PETROLERO EN EL ISTMO

La posibilidad de encontrar petróleo en terreno istmeño llevó a Weetman Pearson al acaparamiento de tierras, sobre todo en la parte correspondiente a Veracruz, menos poblada y en donde se pensaba encontrar oro negro en abundancia. Para lograr esto, en 1905 el británico compró a la sucesión de Manuel Romero Rubio cerca de 133 932 hectáreas en los cantones de Acayucan y Minatitlán. Poco después, empezó a arrendar terrenos durante veinte y cincuenta años a particulares, pagándoles dos centavos por barril de petróleo extraído.⁴⁸ No contento con esto, adquirió terrenos “vacantes”, los que tradicionalmente se conocen como baldíos, entre Acayucan y Minatitlán, los que les fueron cedidos por decreto de la Legislatura del estado en 1908. De hecho, es a partir de 1906 que Pearson se dedicó a comprar y alquilar terrenos en el Istmo con verdadero furor, en tal magnitud que pueden clasificarse en petrolíferos, agrícolas y urbanos. Al primer grupo pertenecían las 133 932 hectáreas de tierras de Romero Rubio, 21 851 hectáreas de otras tierras adquiridas y 18 588 hectáreas de la *Uspanapa Land Co.* En el segundo rubro se encontraban las 9 000 hectáreas de la *Veracruz Land and Cattle Company* y al tercero, 5. 8 hectáreas de predios en Coatzacoalcos y Salina Cruz.⁴⁹

La historia de la *Veracruz Land and Cattle* es un claro ejemplo de la forma de operar de Pearson: aparentemente descentralizaba sus diversas posesiones, pero en el fondo éstas permanecían íntimamente ligadas, así, lo mismo las dedicaba a la agricultura que a la explotación petrolera cuando esto era necesario. Mantenía en ellas a gente de su entera confianza, experta en los diversos negocios manejados. De esta forma, como dijera Lorenzo Meyer,

⁴⁸ Elena Azaola Garrido, *op. cit.*, pp. 96-100; y Lorenzo Meyer, *op. cit.*, 1990, p. 89.

⁴⁹ Patricia Connolly, *op. cit.*, pp.43-44.

Pearson representaba al capitalismo moderno con una estructura de propiedad característica de etapas anteriores.⁵⁰ La *Veracruz Land and Cattle*, establecida en 1907 en la ciudad de México, era una sociedad con una vigencia de 50 años, compuesta por accionistas, entre los que figuraban John B. Body como presidente, y la propia sociedad *S. Pearson and Son*, a través de R. D. Hutchinson. Tanto Body como Hutchinson ocupaban, al mismo tiempo, puestos importantes en la compañía El Aguila.⁵¹

La *Veracruz Land and Cattle* poseía numerosos terrenos en condueñazgo con terratenientes de la región, como Agustín Reyes, Antonio Riveroll e Ignacio L. Rosaldo. Tal fue el caso del predio La Concepción, de aproximadamente 14 295 has, las que para 1912 fueron arrendadas a la compañía El Aguila para la búsqueda de pozos petroleros.⁵² No obstante, las relaciones con los nativos no siempre fueron amistosas. La parte norte de la zona de Capoacán, situada enfrente de Minatitlán, y considerada como posible yacimiento petrolero, fue motivo de disputa por parte de la *Veracruz Land and Cattle* que empezó a acaparar terrenos a partir de los que Pearson había conseguido vía un norteamericano desde 1904. En Chinameca, la compañía poseía la cuarta parte del fundo legal del pueblo. Situación similar ocurría en Jáltipan.

Cuando se formó la Compañía de Petróleo El Aguila, la sociedad *Pearson and Son* le traspasó todas sus propiedades, muebles e inmuebles ubicados en los estados de Veracruz, Tabasco, Chiapas y Campeche, relacionados con la exploración y explotación de petróleo. Estas propiedades comprendían alrededor de 618 arrendamientos, los que juntos arrojaban un área aproximada de 500 000 hectáreas. Adquiridos a partir de 1902, los

⁵⁰ Lorenzo Meyer, *Ibid.*, 1990, p.81.

⁵¹ AGN, Depto del Petróleo, vol. 254, exp. 1, fojas 1-32.

terrenos correspondientes a Veracruz habían pertenecido en su mayor parte a las plantaciones que para esos momentos comenzaban a declinar. Encontramos así: El Tabasqueño (640 has.); La Concepción (1 439 has.); parte de los terrenos de la *Uspanapa Land Company* (18 587 has.); terrenos en Hidalgotitlán; la Finca Salsipuedes (497 has.); ejidos del municipio de Moloacán (500 has.); Tonalapa; Ixhuatepec; Hacienda Filisola o Ceiba Bonita (9 480 has.); parte sur de Capoacán; San Fco Chichigapan; Rancho El Encanto (más de 2 000 has.); terrenos de la Merced; predios Santa Magdalena (parte norte de Capoacán); predio Buenavista (parte norte de Capoacán); Remolino Grande; Mata Redonda; Cerro Alto y Los Limones, en Cosoleacaque; predio El Arenal (1 758 has.); terrenos de Jáltipan; terreno El Maguey (367 has.).⁵³

En 1913, las posesiones de Pearson en el Istmo veracruzano se integraron en la Compañía Mexicana de Bienes Inmuebles, S.A. Esta compañía fusionó las propiedades de la *Pearson and Son, Ltd.*, así como las de la *Veracruz Land and Cattle Co.*, las que juntas sumaban cerca de 177 110 has., además de las propiedades urbanas en Minatitlán y Coatzacoalcos. De hecho, en la primera población llegó a poseer cerca de 79 000 has., lo que generó conflictos a la hora que la población desbordó el fundo legal en 1917 y fue necesaria la intervención presidencial para que los habitantes dejaran de pagar por la utilización del suelo.

Finalmente, otro de los mecanismos aprovechados por Pearson para aumentar sus posesiones fue la construcción de un ramal del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec hacia Minatitlán, conocido como Ferrocarril de Minatitlán a El Carmen. Erigido entre 1906 y 1909, tenía como finalidad principal el enlace de los productos de la refinería con las necesidades del

⁵² AGN, Depto del Trabajo, caja 254, exp. 1, fojas 1-37.

⁵³ AGN, *Ibid.*

puerto de Coatzacoalcos.⁵⁴ Propiedad de la *Pearson and Son Ltd.*, fueron utilizados para su construcción terrenos “incultos y llenos de maleza”, algunas porciones de la *Veracruz Land and Cattle*, así como las posesiones de particulares que vendieron de no muy buena gana. De esta forma, Lord Cowdray logró controlar las tierras aledañas a la refinería.⁵⁵

Entre 1901 y 1910, sir Weetman Pearson, ya fuera a través de la *Pearson and Son Ltd.*, de la *Veracruz Land and Cattle*, de la Compañía El Aguila o de la Compañía Mexicana de Bienes Inmuebles, por compra directa o en arrendamiento, acaparó cerca de 500 000 hectáreas en el Istmo veracruzano.⁵⁶

2.4 LOS PRIMEROS AÑOS DE BONANZA

Al finalizar el primer decenio del siglo XX, la extracción petrolera entró en una etapa de crecimiento. La progresiva popularización del automóvil, así como el desarrollo de otros medios de transporte tanto marítimos como terrestres, convirtieron al petróleo en el oro negro de las grandes potencias. La producción aumentó: el barril de crudo llegó a alcanzar hasta tres dólares, frente a los 60 centavos que en un principio costaba. En los años siguientes esta situación no hizo sino aumentar. El conflicto bélico iniciado en 1914 aceleró la utilización de la gasolina como combustible, y se convirtió así en el producto más importante de la destilación petrolera. Estados Unidos, principal productor y acaparador de petróleo desde fines del siglo XIX, se dedicó a la

⁵⁴ AGN, SCOP, FNT, 2/768-1; Elena Azaola, *op. cit.*, pp. 107-108.

⁵⁵ AGN, SCOP, 301/15-1

⁵⁶ AGN, Obregón-Calles, 104-pl-p-a.

búsqueda de nuevas fuentes que le permitieran seguir manteniendo el papel hegemónico en la explotación petrolera, por lo que puso sus ojos en México.

Durante los primeros años de la explotación petrolera en territorio mexicano, la producción se enfocó hacia el mercado interno (como iluminante, gasolina, combustible para los ferrocarriles, material para la pavimentación de calles, etc.); el crudo se exportaba hacia Estados Unidos para su refinación en las sofisticadas refinerías norteamericanas. Después, era colocado en el mercado mundial. De hecho, existía una cierta desconfianza hacia el combustible mexicano, por lo que se prefería refinarlo en el extranjero.⁵⁷

Los descubrimientos en los yacimientos de Dos Bocas y Potrero del Llano aceleraron el furor de los inversionistas. Solamente del pozo de Potrero del Llano se extrajeron más de 117 millones de barriles entre 1910 y 1937. A los grandes trusts como la *Waters Pierce* y la *Standard Oil*, se añadió la Compañía de Petróleo El Aguila, ganadora indiscutible de las prebendas de un gobierno pro británico. **CUADRO 2. 3. CAPITAL Y UTILIDADES DE LA COMPAÑÍA EL AGUILA, 1912-1920.**

En 1911 la suerte de esta compañía mejoró al dar fin el monopolio de la *Standard Oil*, su eterna enemiga, contra la que había iniciado una guerra de precios en la lucha por el control del mercado interno. Al fragmentarse la *Standard Oil*, vía el gobierno de Estados Unidos, El Aguila se convirtió en la empresa petrolera más importante de México, creando en 1912 la *Eagle Oil Transport*, dedicada al transporte del petróleo, así como la *Anglo Mexican Petroleum Products Ltd.*, encargada de la comercialización en el exterior. De

⁵⁷ Lorenzo Meyer, *op. cit.*, 1990, pp. 26-27.

CUADRO 2.3.
CAPITAL Y UTILIDADES DE LA COMPAÑÍA MEXICANA DE PETROLEO
EL AGUILA
1912-1921*

AÑO	CAPITAL (PESOS)	UTILIDADES (PESOS)	%
1912	67 010 882	4 264 942	6.4
1913		8 166 517	
1914		9 688 975	
1915		11 215 499	
1916	86 604 708	17 064 386	18
1917		19 870 648	
1918	98 914 359	28 235 441	28.5
1919		37 194 427	
1920	165 449 404	59 453 537	36
1921	199 327 610	85 320 429	43

* Tomado de Lorenzo Meyer, *Su Majestad Británica contra la Revolución Mexicana, 1900-1950*, México, COLMEX, 1991, p. 136.

esta forma, El Aguila aumentó su valor en el mercado a 100 millones de pesos.⁵⁸

De 1912 a 1913, las utilidades de El Aguila crecieron en un 100%, alcanzando una producción anual de nueve millones de barriles. Cuando la Armada británica adoptó el petróleo como principal combustible en lugar del carbón, su importancia estratégica aumentó, pues fue la compañía encargada de proveer al Almirantazgo británico. Así, de Coatzacoalcos, rebautizado como Puerto México y único puente a través del cual se exportaba hacia Inglaterra, salía el combustible rumbo a Europa. No obstante, el poderío inglés nunca logró ser autosuficiente en materia petrolera y tenía que importar combustible de Estados Unidos, país que, a su vez, importaba el crudo de México, creándose así una complicada dependencia entre los puertos del Golfo, las refinerías estadounidenses y el Imperio británico.⁵⁹ **CUADRO 2.4. EXPORTACION DE PETROLEO MEXICANO, 1911-1920.**

Entre 1914 y 1915 la compañía El Aguila obtuvo 24 millones de barriles. Apremiada por las necesidades desatadas durante la Primera Guerra Mundial, en poco tiempo se convirtió en la empresa con mayor capacidad de almacenamiento para crudos y destilados, poseía el 57% del volumen total de almacenamiento existente en nuestro país, así como el 25% del total de oleoductos y tres refinerías (Tamaulipas, Tuxpan y Minatitlán).⁶⁰ Le seguían en importancia la *Huasteca Petroleum Company* y la desarticulada *Standard Oil*, aunque también surgieron otras empresas como la *Oil Fields of Mexico* y La Corona, controladas por holandeses, aunque ninguna alcanzó las dimensiones del emporio Pearson. **CUADRO 2.5. PRODUCCION DE PETROLEO DE LA COMPAÑÍA EL AGUILA, 1916-1919.**

⁵⁸ Lorenzo Meyer, *op. cit.*, 1991, p. 112; Roberto Ortiz González, *op. cit.*, pp. 81-83.

⁵⁹ Roberto Ortiz González, *ibid.*, p. 93.

CUADRO 2.4.
EXPORTACION DE PETROLEO MEXICANO
1911-1920*

AÑO	BARRILES
1911	901 596.37
1912	7 729 420.72
1913	21 330 867.89
1914	23 365 513.29
1915	24 769 332.92
1916	27 268 748.62
1917	46 023 740.48
1918	51 767 218.73
1919	75 549 714.52
1920	145 508 949.07

* Tomado de Cámara de Senadores, *El petróleo: la más grande riqueza nacional*, México, Cámara de Senadores, 1923, p. 280.

CUADRO 2.5.
PRODUCCION DE PETROLEO DE LA COMPAÑIA EL AGUILA
1916-1919*

AÑOS	BARRILES
1916	16 376 293
1917	16 922 332
1918	16 910 646
1919	18 798 306

*Tomado de "Estadísticas", en *Boletín del Petróleo*, vol. III, núm. 3, 1917, pp. 231-233.

Entre 1901 y 1920, México asistió al nacimiento y consolidación de su explotación petrolera. Iniciada como una extensión de los hallazgos petroleros efectuados en Estados Unidos, el gobierno mexicano desestimó su potencial futuro, aunque se encargó de otorgar los privilegios necesarios a compañías inglesas como la encabezada por Weetman Pearson, en sus intentos por contrarrestar el avance estadounidense. A partir de 1910, y paralelamente a la caída del régimen porfirista y las convulsiones revolucionarias, su avance fue espectacular. En unos cuantos años se explotaron más de 300 millones de barriles. La fiebre del petróleo, al igual que la del oro en territorio norteamericano años antes, dio origen a la creación de nuevos espacios económicos y sociales. La riqueza de las compañías petroleras, el acaparamiento de tierras para su explotación, la atracción de la gente hacia los campos petroleros en busca de fortuna y un contexto internacional que favorecía todo esto, nos ayudan a comprender mejor su bonanza, aun en medio de una guerra civil, así como el interés de la facción revolucionaria triunfante por participar de esta riqueza. **CUADRO 2.6. PRODUCCION DE PETROLEO EN MEXICO, 1901-1919.**

2.5 LAS POLÍTICAS REVOLUCIONARIAS PARA LA EXTRACCIÓN PETROLERA

Como se ha venido mencionando, el régimen de Porfirio Díaz se caracterizó por su apertura hacia la inversión extranjera como medio para alcanzar el desarrollo económico. A finales de 1910 esta situación empezó a cambiar. Con la llegada de Francisco I. Madero a la escena nacional, la suerte de inversionistas privilegiados como Weetman Pearson se modificó. Los años de

⁶⁰ "Estadísticas", en *Boletín del petróleo*, vol. III, núm. 3, 1917, p. 622.

CUADRO 2.6.
PRODUCCION DE PETROLEO EN MEXICO
1901-1919*

AÑO	PRODUCCION BARRILES	%	VALOR COMERCIAL (PESOS)	%
1901	10 345		2 069	
1902	40 200	389	8 040	389
1903	75 375	183	15 075	188
1904	125 625	167	25 125	167
1905	251 250	200	50 250	200
1906	502 500	200	100 300	200
1907	1 005 000	200	201 000	200
1908	3 932 900	391	786 580	391
1909	2 713 500	68.9	542 700	68.9
1910	3 634 080	134	726 816	134
1911	12 552 798	345	2 510 559	345
1912	16 588 215	132	4 139 555	165
1913	25 696 291	155	7 708 887	186
1914	26 235 403	102	7 870 621	102
1915	32 910 508	125	13 164 203	167
1916	40 545 712	123	22 300 141	169
1917	55 292 770	136	46 998 854	211
1918	63 828 326	115	89 655 859	191
1919	87 072 954	136	159 036 282	177

prebendas habrían de dar paso a relaciones tensas con gobiernos nacionalistas que pretendían poner coto a las demasías de los extranjeros. Salvo en el caso de Victoriano Huerta, en quien Weetman Pearson vio a un posible interlocutor con el cual llegar a un acuerdo, la etapa de 1911-1938 se encuentra marcada por el estira y afloja entre los gobiernos revolucionarios y los intereses foráneos.

La riqueza generada por la explotación petrolera sobrepasó las expectativas, por lo que los sucesivos gobiernos revolucionarios se encontraron con una legislación bastante benigna en la materia.

Según la tradición española, el territorio era propiedad del rey, por lo que las leyes mineras durante la época colonial reflejan el derecho de la Corona española a recibir parte de las ganancias por los minerales encontrados en el subsuelo. Cuando en 1865 se otorgaron las primeras concesiones para la explotación de yacimientos petrolíferos, la situación cambió. A partir de este momento, se observa una ambigüedad en las leyes mineras en cuanto a la propiedad del subsuelo.⁶¹

Durante la presidencia de Manuel González, en una época caracterizada por su liberalismo económico, se promulgó la primera ley minera de la República Mexicana. En ella se declaraba que el petróleo y el carbón eran propiedad del dueño de la superficie. En 1892 apareció el Código Minero, en el que si bien no se señalaba específicamente a quién pertenecía el subsuelo, se otorgaron mayores facilidades a la inversión extranjera. Hacia 1901 se legisló sobre el petróleo, reconociendo el derecho del superficiario para explotarlo así como la facultad del Ejecutivo para otorgar concesiones en

⁶¹ Roberto Ortiz González, *op. cit.*, pp. 40-45.

terrenos nacionales.⁶² Finalmente, en 1909, una nueva ley minera puso fin a las múltiples interpretaciones; en ella claramente se señalaba que el subsuelo pertenecía también al propietario. Hasta 1917, esta ley no sufrió alteraciones.⁶³

En 1912 el nuevo gobierno maderista, necesitado de recursos, expidió un impuesto especial del timbre para, de esta manera, obligar a las compañías petroleras a pagar 20 centavos por tonelada de petróleo que exportaran.⁶⁴ A esto se agregó un impuesto federal sobre el petróleo crudo y la imposición de restricciones a los privilegios (exención de gravámenes), lo que provocó el enojo de las compañías petroleras.

Uno de los personajes que ingresaron en la lista “negra” del nuevo gobierno fue Sir Weetman Pearson. Plenamente identificado con el régimen derrocado y beneficiario del mismo, trató de vender sus intereses en México, proponiéndole a su rival, la *Standard Oil*, sus acciones en El Aguila, ofrecimiento que finalmente no prosperó.⁶⁵ No obstante, salvo el Ferrocarril de Tehuantepec, la mayor parte de sus empresas siguieron operando con números negros a pesar de los gobiernos revolucionarios. Esta falta de entendimiento entre el maderismo y Pearson, llevó al inglés, al igual que a

⁶² Entre estas concesiones destacan los seis contratos-ley otorgados a la *Pearson and Son Ltd.* entre 1906 y 1907 para la explotación y exploración de criaderos de petróleo en terrenos nacionales y baldíos. Ver AGEV, Sección Fomento, Industria petrolera, Decretos, 20, letra R, núm. 20.

⁶³ *Ibidem*; Lorenzo Meyer, *op. cit.*, 1990, p. 23.

⁶⁴ Por ley de 1887 se eximía a la explotación de petróleo de toda contribución federal, local o municipal, salvo la del timbre. Ver F. Bach y M. De la Peña, *México y su petróleo. Síntesis histórica*, México, Editorial México Nuevo, 1938, p. 11.

⁶⁵ El fracaso de las negociaciones entre la *Standard Oil* y Pearson se debió, entre otras cosas, a las advertencias de la Corona británica, dependiente de por sí del petróleo estadounidense, con respecto a la pérdida de una industria de carácter estratégico a sus intereses. Para mayor información sobre este tema, ver Lorenzo Meyer, *op. cit.*, 1991, pp.193-199.

muchos otros que buscaban un rápido retorno a la paz y estabilidad perdidas, a prestar su apoyo al régimen de Victoriano Huerta.⁶⁶

Desde el extranjero, el empresario de don Porfirio se dedicó a presionar a favor del reconocimiento de su país al gobierno huertista, al que incluso trató de conseguir un préstamo. Finalmente, los intereses británicos tuvieron que reconocer que los norteamericanos tendrían la última palabra en el escenario mexicano. Con el apoyo de Estados Unidos a Venustiano Carranza, las esperanzas de encontrar un interlocutor a la medida de Pearson se desvanecieron. Pesaban sobre el empresario la enemistad no sólo del nuevo gobierno sino también, en cierta medida, la del poderoso vecino del norte, así como el disgusto de la Corona británica por los aprietos diplomáticos provocados con su actitud.

Ante esta situación, Pearson se dedicará, al igual que muchas otras compañías inglesas y norteamericanas, a la explotación sin ningún tipo de inversión en la infraestructura. El Aguila, por ejemplo, dejó de expandirse y entre 1914 y 1919 sólo construyó una planta de destilación primaria en Tuxpan y amplió la capacidad de las refinerías de Minatitlán y Tampico.⁶⁷

El gobierno carrancista, ganador en la contienda por el poder entre las diversas facciones revolucionarias, fue el encargado de asestar el tiro de gracia a las compañías petroleras. Ya desde las adiciones al Plan de Guadalupe había realizado los primeros intentos por una mayor participación gubernamental con respecto a la riqueza petrolera. En 1914 puso en vigor el impuesto de “derecho de barra”, a través del cual se imponía el cobro de 0.10 pesos por

⁶⁶ A pesar del apoyo inglés al gobierno de Huerta, la política de éste no excluyó el aumento al impuesto del barril de petróleo, así como una propuesta enviada al Congreso para nacionalizar la industria petrolera en México. Ver Michael Meyer, *Huerta. A Political Portrait*, Nebraska, University of Nebraska Press, 1972, pp. 170-171.

⁶⁷ *Ibidem*, p. 206.

tonelada de petróleo crudo de exportación y para 1915 decretó la suspensión de los trabajos en los campos petroleros hasta que se diera una nueva legislación en la materia. Esta situación irritó a los inversionistas foráneos, así como a los países que representaban ya que el conflicto bélico mundial hacía que el hidrocarburo se convirtiera en materia prima estratégica. El gobierno mexicano, por su parte, necesitado de recursos, trataba de obtenerlos a través de una mayor injerencia en las industrias redituables, gran parte de ellas en manos extranjeras.⁶⁸

El artículo 27 de la constitución de 1917, al reivindicar la propiedad del subsuelo a la nación y la prohibición a las sociedades comerciales de poseer, adquirir o administrar fincas rústicas, sentaba las bases para el control del Estado mexicano en materia petrolera, así como el conflicto abierto con los intereses extranjeros. En ese mismo año y para reforzar las necesidades de un erario en apuros, se decretó un nuevo impuesto del timbre, conocido como impuesto de producción. Tanto los inversionistas norteamericanos como los británicos se inconformaron, llegando estos últimos a conspirar en contra del gobierno carrancista.⁶⁹

A pesar de las buenas intenciones nacionalistas, el contenido del artículo 27 tuvo que ser matizado. Los gobiernos norteamericano e inglés prestaron el apoyo necesario a sus súbditos, haciendo sentir su fuerza sobre un Estado que necesitaba el reconocimiento de las dos grandes potencias. Debido a esto, en 1919 se sometió al Congreso de la Unión una ley reglamentaria al párrafo IV del artículo 27, referente a la prohibición de las sociedades para administrar predios rústicos. Las concesiones adquiridas antes de 1917 no

⁶⁸ Para un análisis de la política de Carranza ante la explotación petrolera, ver Linda B. Hall, *Oil Banks and Politics*, Austin, University of Texas Press, 1995.

⁶⁹ Ver Friedrich Katz, *La Guerra secreta en México*, t. II, México, Ediciones Era, 1982, p.161.

serían afectadas, aunque se exigía la denuncia de los yacimientos y el pago del 5% de la producción bruta como regalía. No obstante, los intereses extranjeros, norteamericanos principalmente, no quedaron plenamente satisfechos, por lo que la mayor parte de los asuntos de tramitación petrolera tuvieron que ser resueltos por acuerdos presidenciales.

El desarrollo de los acontecimientos, negativos para los intereses de Pearson, a pesar de que el Aguila continuaba operando de manera exitosa, lo llevaron a concretar en 1918 la venta de sus acciones petroleras a la *Royal Dutch Shell*, de capital angloholandés, manteniendo así los intereses de la Corona británica con respecto a la explotación petrolera en nuestro país. A pesar de que conservó para sí algunas acciones minoritarias en la nueva empresa, sir Weetman Pearson dio por terminada sus relaciones con México, dejando tras de sí casi treinta años de negocios, veinte de los cuales estuvieron marcados por el apoyo de un régimen que vio en él a la figura del empresario exitoso y emprendedor. Diez años después, lord Cowdray desaparecía de la escena mexicana, desencantado del gobierno emanado de la revolución, con el que nunca pudo llegar a un acuerdo, así como con la decepción de no haber sido apoyado por la Corona británica en sus intentos por regresar al orden anterior, en el que Porfirio Díaz era soberano absoluto.

El ferrocarril y el petróleo fueron los ramos de crecimiento estratégico a finales del Porfiriato. Con la inauguración del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, el gran sueño de unir los dos océanos llegaba a su fin. De hecho, durante sus primeros años de funcionamiento nada hacía presagiar el duro golpe que representaría la apertura del Canal de Panamá. De 1907 a 1913, el FNT operó con números negros. A partir de 1914, esta situación cambió, por lo que Pearson decidió deshacerse de su parte y venderla a su socio, el gobierno mexicano.

En la segunda actividad, la extracción petrolera, el régimen decimonónico subestimó los recursos petroleros del país, por lo que permitió el control del contratista de don Porfirio, en aras de poner un freno al expansionismo estadounidense. Sin embargo, la caída del régimen vino a trastocar esta relación idílica con el capital inglés. Las necesidades internacionales no hacían sino preveer un futuro más que provechoso para los intereses petroleros, por lo que éstos se convirtieron en la panacea económica de la que los nuevos gobiernos revolucionarios también pretendían participar, sobretodo cuando se iniciaba la reconstrucción de un país sumido en la lucha. Por esta razón dio inicio una legislación en materia petrolera, con lo que se pretendía mantener un control sobre su explotación, motivo de enconadas protestas y disputas, especialmente durante el gobierno de Venustiano Carranza.

El Istmo veracruzano creció con estas dos actividades. A los buenos augurios del tráfico interoceánico se sumó la refinería de Minatitlán. Si bien la primera cayó, el oro negro mantuvo el desarrollo de la zona, aunque esta bonanza estuvo acompañada de un control irrestricto de las tierras e intereses del cantón por parte de Pearson.

En el contexto nacional e internacional, tanto el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec durante sus primeros años, así como la explotación petrolera posterior, se convirtieron en un negocio bastante rentable. A nivel regional, esta bonanza permitió el crecimiento poblacional entre 1900 y 1920, aun en medio de las luchas revolucionarias.

**ESTA TESIS NO DEBE
SALIR DE LA BIBLIOTECA**

**III. EL IMPACTO DE LA MODERNIDAD EN EL ISTMO
VERACRUZANO**

“-Miren la vaina que nos hemos buscado- solía decir
entonces el coronel Aureliano Buendía,
no más por invitar un gringo a comer guineo.”

Gabriel García Márquez¹

CAPITULO 3

3.1 MINATITLAN Y COATZACOALCOS: DE VILLAS A CIUDADES

A principios del siglo XX, el Istmo veracruzano se encontraba en plena efervescencia. A partir de este momento, el camino trazado por la modernidad fue ascendente, alcanzando su cúspide en 1907-1910, con la inauguración del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec y la explotación petrolera, así como con el breve auge de las plantaciones extranjeras establecidas a lo largo y ancho del Coatzacoalcos.²

En el capítulo anterior se habló de la importancia del ferrocarril y de la explotación petrolera a nivel nacional e internacional; veamos ahora cómo estas industrias influyeron en el espacio y la gente del Istmo.

Minatitlán vio decaer su influencia al no ser considerada en la traza del ferrocarril, emigrando una buena parte de su población hacia Coatzacoalcos. Afortunadamente, su posición estratégica como vía de paso entre las plantaciones evitó su desaparición, y cuando Weetman Pearson encontró los yacimientos petrolíferos de San Cristóbal, la población renació, experimentando un nuevo *boom* económico.

¹ Gabriel García Márquez, *Cien años de soledad*, 9ª impresión, México, Editorial Diana, 1991, p. 241.

² Minatitlán era el cantón que poseía el mayor número de haciendas en el estado de Veracruz en 1907. Ver Soledad García Morales, “Análisis de la estadística de 1907. Haciendas y hacendados”, en Carmen Blázquez, *et al.*, *Veracruz, un tiempo para contar*, Xalapa, Veracruz, INAH-Universidad Veracruzana, 1985, p. 136.

Minatitlán se encuentra ubicada en la margen izquierda del río Coatzacoalcos, a 32 kilómetros de su desembocadura en el Golfo de México; era asiento de los poderes cantonales así como el lugar al que se dirigían los trabajadores cuando bajaban de las plantaciones existentes río arriba, en la búsqueda de lugares donde gastar el dinero obtenido. Entre 1900 y 1910, esta porción del sur de Veracruz vio su espacio trastocarse con la llegada de la modernidad, específicamente con la instalación de la refinería de Pearson.

Desde la época de la explotación maderera se habían establecido casas comerciales y agentes consulares de Estados Unidos e Inglaterra. A fines del siglo XIX esta presencia aumentó con representantes de Alemania, España, Noruega y Suecia, quienes lo mismo se encontraban en Minatitlán que en Coatzacoalcos.³ Muchos de ellos establecieron tiendas para abastecer a las plantaciones y a las obras del ferrocarril. Una de las principales era la del norteamericano Hugh Leetch. Este personaje representaba al típico aventurero que llegó a la zona en el siglo XIX e hizo fortuna a través de la ganadería y la exportación de maderas preciosas. Le seguían en importancia las tiendas de los nativos de la zona, José A. Ortiz (“La Hermosa India”), Norberto Luna (“La Barata”) y Aquilino Sáenz, así como la del español Pedro Ruiz, en sociedad con Agustín Brunet (“La Fama”). La mayor parte de estos establecimientos se dedicaban a la venta de trozas de madera de caoba y cedro, arroz, frijoles, lentejas, café, cacao, maíz, sal, harina, petróleo, manteca, aguardiente, vinos y licores.⁴

Este auge comercial trajo consigo el que las fiestas de la Candelaria, el festejo más importante de la región, se empezaran a celebrar en esta

³ AHSRE, exps. 42-6-118; 42-7-151; 42-17-178; 42-17-180; 42-17-27; 44-13-97; 30-29-49; 30-29-50.

⁴ Abel R. Pérez, *Minatitlán y otros tópicos literarios de interés general*, México, s/e, 1948, pp.37-39, 49-50, 55-61.

población, en detrimento de las fiestas de Jáltipan.⁵ Así, los trabajadores de las plantaciones bajaban a finales de enero a gastar lo obtenido a través de meses de trabajo. Por esta razón se establecieron cantinas, billares, juegos de azar y fábricas de hielo para satisfacer las necesidades y los gustos de los hombres, en su mayor parte solteros, que abarrotaban el pueblo en esta época del año.⁶ Estos sitios de “sano” esparcimiento lo mismo fungían como cantinas que como tiendas de abarrotes, droguerías, cantinas y tiendas mixtas; todo local era propicio para el comercio, no importaba de qué tipo.

Al llegar a Minatitlán, lo primero que se divisaba eran siete colinas sobre las cuales se asentaba la población, así como los “almacenes” de los grandes comerciantes, bodegones de madera establecidos a la orilla del río donde guardaban sus productos. A la derecha se encontraban las obras de la refinería, las que con sus grandes chimeneas daban un aspecto exótico: la modernidad incrustada en un paisaje de casas de palma y barro. A diferencia de Coatzacoalcos, creado de acuerdo con los intereses ferrocarrileros y portuarios, el trazado de Minatitlán se fue dando según las circunstancias. Al despuntar el siglo, la población se encontraba concentrada en las orillas del río, su calle principal era la denominada “del muelle”. Le seguían otras cinco, entre las que destacaba la calle de Hidalgo o “de en medio”, al final de la cual, tierra adentro, se erigía la iglesia y el parque, así como numerosos callejones que se internaban tierra adentro, hacia el norte, colindando con el arroyo de Tacoteno. Hacia el oriente terminaba en unas colinas denominadas Riberas

⁵ Las fiestas de la Candelaria, preparadas con meses de anticipación, representaban toda una tradición en Jáltipan; durante ellas, el pueblo se convertía en verdadero centro dominical al que llegaban a comerciar los zoques de la sierra, los “arribeños” de Puebla y Tlaxcala y los mixes de Oaxaca, así como las tehuanas del Istmo oaxaqueño. Ver Epaloch, “La Candelaria”, en *La Opinión*, Minatitlán, Veracruz, domingo 19 y 24 de enero y 9 de febrero de 1936.

Coloradas y, hacia el occidente, colindaba con el ejido denominado “El Jagüey”, cercano también al río. Su último fundo legal, levantado en 1888, arrojaba un total de 105 hectáreas y algunos metros cuadrados más.⁷

Desde la época de la construcción ferrocarrilera, la necesidad de contar con mano de obra así como los intentos de colonización, llevaron tanto al gobierno como a particulares a fomentar el poblamiento del Istmo. A través de folletos en los que se ensalzaban las ventajas de esta porción del territorio, diversas compañías nacionales y extranjeras se dedicaron a promocionarlo a finales del siglo XIX y principios del XX. Por esta razón arribaron a Minatitlán ingleses, norteamericanos, alemanes, jamaquinos, cubanos, japoneses y chinos que se establecieron en la zona con la construcción de la refinería.⁸

Hacia 1890, con la concesión ferrocarrilera otorgada a Salvador Malo, llegaron los chinos al Istmo veracruzano. Las primeras migraciones fueron un desastre debido a que las condiciones malsanas en que eran enviados a nuestro país los hacían propensos a las enfermedades, situación que en el trópico aumentaba. Poco tiempo después, con Pearson, la inmigración tuvo mayor éxito. Durante el periodo de 1904-1906 arribaron nuevas remesas de

⁶ Raúl Salinas Aragón, *Minatitlán de ayer de don Viriato Da Silveira*, México, s/e, 1993, p. 28; Abel R. Pérez, *op. cit.*, pp. 31-44, 71-74.

⁷ AGEV, Ramo Gobernación, Sección Tierras, “fundo legal de Minatitlán”, caja 6, s/n, 1901; Salinas Aragón, Raúl, *op. cit.*, p. 125.

⁸ Las plantaciones extranjeras se dedicaban a promocionar sus terrenos a través de folletos que repartían en Estados Unidos, así como en distintas partes del mundo para atraer trabajadores. Un conocido fotógrafo del México decimonónico, C.B. Waite, también llevó a cabo trabajos propagandísticos al respecto y obtuvo a cambio una propiedad en Hidalgotitlán; asimismo, en el archivo de la Secretaría de Relaciones Exteriores existen algunos folletos elaborados por el alemán Enrique Lemcke. Ver Enrique Lemcke, “El Ferrocarril Nacional del Istmo de Tehuantepec y su importancia para el tráfico universal”, en AHSRE, L-E-1515, t. IV, enero 1903; Epaloch, “La plantación Dos Ríos”, en *La Opinión*, Minatitlán, Ver., domingo 8 de enero de 1939, p. 2; Francisco Montellano, *C.B. Waite, fotógrafo*, México, CNCA-Grijalbo, 1994, pp. 145-155.

trabajadores, enganchados por una compañía de vapores que navegaba entre Hong Kong y Salina Cruz, con destino a las plantaciones.⁹ A partir de la construcción de la refinería muchos de ellos se asentaron en Minatitlán, sitio en el que fueron, al igual que en gran parte del país, tratados con recelo, cuando no con xenofobia, tanto por parte de la compañía Pearson como por el resto de la población. De hecho, se les apartó en galerones construidos a las orillas del río, a un costado de las obras, cercano al pantano, sitio en el que sembraban hortalizas que posteriormente vendían en el pueblo. Con el tiempo, y una vez que concluyeron los trabajos de la refinería, los que no laboraban en ella en el área de fabricación de latas, se dedicaron a la prestación de servicios, así como al comercio.¹⁰

Los japoneses hicieron su aparición bajo las mismas circunstancias que los chinos: de la construcción de la fallida línea del ferrocarril en 1890 a las plantaciones y de ahí a las labores de construcción y petrolíferas de Pearson en 1901-1906. No tan vejados como los chinos, fundaron sociedades cooperativas y se asentaron en la zona; también se distinguieron en la prestación de servicios y el comercio, específicamente en las labores farmacéuticas promovidas por el Departamento de Salubridad en el cantón de Minatitlán.¹¹

Los negros jamaíquinos arribaron en 1905, enganchados para las plantaciones. De ahí se ubicaron en los trabajos de reconstrucción del

⁹ CPD, legajo XXX, docto. 005327, legajo XXXI, docto. 007065; AHSRE, 3739-20, L-E-1515, tomo IV; "Noticias cortas", en *El Tiempo*, México, domingo 3 de enero de 1904, p. 3; "Inmigrantes chinos", en *op. cit.*, miércoles 9 de noviembre de 1904, p. 3.

¹⁰ En Santa Lucrecia, punto de unión del Ferrocarril de Veracruz al Istmo con el de Tehuantepec, el único hotel existente era propiedad de un chino. Ver Cosme Andrade Delgadillo, *Monografía del municipio de Jesús Carranza, Ver.*, mimeografiado, 1980, p. 40.

¹¹ AHSRE L-E-1515, tomo IV, exp. 3739-23; "Inmigrantes japoneses para Salina Cruz", en *El Tiempo*, México, miércoles 1º de febrero de 1905, primera plana; María Elena Ota

ferrocarril y, finalmente, llegaron a la refinería en Minatitlán, donde destacaron por su arrojo en las peligrosas labores ahí desempeñadas.¹² A partir de 1906 también encontramos austriacos, rusos, alemanes y texanos contratados por la compañía Pearson para las labores de destilación y refinación del petróleo. Algunos cronistas de la zona mencionan a árabes, turcos y persas dedicados al comercio, aunque éstos se establecieron en Jáltipan y Acayucan, principalmente.

Las labores petroleras crearon nuevas expectativas de trabajo, así como la “especialización” en los talleres. Se necesitaban fogoneros, mecánicos, engrasadores, paileros, albañiles, marinos, perforadores, tuberos y constructores de torres petroleras, quienes aprendieron su oficio sobre la marcha. Nuevos espacios aparecieron con los campamentos en zonas alejadas a Minatitlán como San Cristóbal, Filisola, Potrerillos, Santa María y Tecuanapa, acudiendo a ellos oleadas de inmigrantes, con lo que aumentó la importancia económica y poblacional de la cabecera cantonal.

Desde comerciantes, artesanos, carpinteros, peluqueros, sastres, prostitutas, cantineros, coheteros, músicos, cocineras y dependientes, hasta telegrafistas, ingenieros, farmacéuticos, abogados y profesores de instrucción primaria, la diversidad de “profesiones” en Minatitlán es muestra de las oportunidades que el Istmo ofrecía a todos aquellos que se vieron inmersos en las labores ferrocarrileras y su relevo petrolero.

Los profesionistas y técnicos ingleses y norteamericanos encargados de poner en marcha la refinería vivieron en un principio dentro de sus

Mishima, *Siete migraciones japonesas en México, 1890-1978*, México, COLMEX, 1982, pp. 48-49.

¹² “Gacetilla de los estados”, en *El Tiempo*, México, jueves 30 de marzo de 1905, p. 2; en 1908 se incendió la refinería y gracias a la intervención de los trabajadores jamaquinos, el fuego no se extendió hacia la población. Ver Raúl Salinas Aragón, *op. cit.*, p. 40.

instalaciones, creando poco después su propia colonia rumbo al norte de entidad, separada del resto de la gente. Esta colonia, conocida como Tacoteno, poseía originalmente nueve casas. Una era del gerente de la refinería, otra estaba destinada al club de los empleados extranjeros, otra correspondía al comedor, y las demás estaban divididas en varios departamentos donde se alojaban los demás empleados. En la parte norte de la refinería, conocida como portada norte, había 33 casas construidas a ambos lados de la vía del tren, destinadas al resto de los empleados extranjeros. Adentro de la refinería vivía el superintendente de la planta eléctrica, así como el mayordomo de la planta de ácido. Las viviendas eran estilo “inglés”: construcciones de ladrillos con techos de teja, rodeadas de pasto bien cuidado y cercadas del resto de la población; contaban con un club social exclusivo para extranjeros, una sala de lectura, un gimnasio y cancha de tenis, comodidades y distracciones necesarias para sobrellevar la vida en el trópico.¹³

Hasta 1907, el puerto de Coatzacoalcos le llevó la delantera a Minatitlán con respecto al crecimiento económico. No obstante, una vez que las obras ferrocarrileras cesaron, muchos de sus trabajadores se dirigieron hacia Minatitlán, atraídos por la refinería, aunque esto no significa que la importancia del puerto decayera, manteniéndose allí la aduana marítima, así como las labores portuarias.

Coatzacoalcos, situado en la orilla izquierda del río del mismo nombre, cerca de su desembocadura en el Golfo de México, fue declarado villa en 1900, aunque los inicios no fueron fáciles. Punto de partida del ferrocarril de

¹³ Manuel Uribe, *El movimiento obrero-petrolero en Minatitlán. Ver., 1908-1924*, tesis de licenciatura en Antropología Social, Xalapa, Veracruz, Universidad Veracruzana, 1980; Raúl Salinas Aragón, *Minatitlán y su refinería*, Minatitlán, Veracruz, Grupo Editorial Azteca, 1996, pp.30-37.

Tehuantepec, era prácticamente un campamento de trabajadores que no deseaban asentarse debido a las frecuentes epidemias de fiebre amarilla que lo azotaban. De hecho, la recurrencia de las epidemias hizo necesaria la creación de un hospital de la compañía, por lo que se trajo a un médico de Inglaterra que se contagió y murió. Todavía para 1900 y 1901 se informaba que faltaban trabajadores debido a la mortandad, la que se hacía sentir, sobre todo, en Coatzacoalcos y Salina Cruz, así como en la zona central del Istmo, en los límites de Oaxaca y Veracruz.¹⁴

Poco a poco la situación fue cambiando y se establecieron prácticos de mar, carpinteros, comerciantes y marinos provenientes de Chinameca, Ixhuatlán, Tehuantepec, Pajapan, Poza Rica y Tabasco.¹⁵ Paralelamente a esto la compañía estableció modernos talleres, lo que aumentó su importancia y atrajo a numerosos trabajadores, al mismo tiempo que se procedió al arreglo del fundo legal, gracias al cual la población se edificó de una manera planeada.¹⁶ Para 1897, el jefe político informaba que se había construido un mercado, así como una fuente para el abastecimiento de agua potable.¹⁷ Como la población se encontraba cercada por pantanos hacia la parte sur, se extendió

¹⁴ J.M. Rodríguez, "Memoria que rinde el jefe político del Cantón de Minatitlán al C. Gobernador del estado de Veracruz. 11 de julio de 1890", en Soledad García Morales y José Velasco Toro (coords.), *Memorias e informes de jefes políticos y autoridades del régimen porfirista. 1833-1911*, t. VI, Xalapa, Veracruz, Universidad Veracruzana, 1997, pp. 170-171; "El vómito en la costa", en *El Tiempo*, México, sábado 28 de julio de 1900, p.2; Armando Rojas Rosales, *Reconstrucción del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec. 1894-1919*, tesis de maestría en Historia, México, UAM, 1991, pp.186-187.

¹⁵ AGN, Scop, vol. 2/757-1, fojas 65-70.

¹⁶ AGN, SCOP, FNT, 2/119-1, legajo 1; Marie France Prévot-Schapira, *Pétrole et nouvel espace industriel au Mexique. Coatzacoalcos-Minatitlán*, Thèse doctorale en Etudes Urbaines, Paris, Université de la Sorbonne, 1981, pp. 36-41.

¹⁷ Ignacio Cevallos, "Memoria que rinde el jefe político del cantón de Minatitlán al C. Gobernador del estado de Veracruz. 17 de mayo de 1897", en Soledad García Morales y José Velasco Toro (coords.), *op. cit.*, p. 239.

hacia el norte y poniente. Las calles se dirigieron de oriente a poniente y de norte a sur, terminando en la estación y las obras del ferrocarril.

En 1901, la llegada de Pearson a la zona determinó su desarrollo: se planeó la construcción de muelles, almacenes, talleres y oficinas ferrocarrileras. Como resultado de la importancia que empezaba a adquirir, y previendo su futuro promisorio como centro de tráfico internacional, se habló de la posibilidad de que pasara a formar parte de la Federación, la que arrendaría a sus habitantes el uso del suelo.¹⁸ Esta propuesta, bastante exagerada por cierto, aun cuando no encontró eco, sirve para ejemplificar hasta qué punto Coatzacoalcos era motivo de grandes esperanzas.

En 1905 Porfirio Díaz realizó un viaje a la región, mostrándose admirado por la amplitud de las calles porteñas, las instalaciones del ferrocarril, el hospital de dicha compañía, así como por la proliferación de establecimientos mercantiles a las orillas del río.¹⁹ El puerto de Coatzacoalcos era un hervidero de “agentes” tanto del ferrocarril como de las plantaciones, encargados de proveerlos con los implementos necesarios. Surgieron las casas comerciales de extranjeros como Brunet, Guillermo Weil, Emilio Frank y Federico Carpenter, así como la del español Joaquín Soler, los que lo mismo eran cónsules de países extranjeros, que hábiles negociantes en productos tan variados como hule, maquinaria, carbón, madera, pintura, puertas, cera, papel y timbres.²⁰

Cuando en 1907 se inauguró formalmente el ferrocarril de Tehuantepec, se le cambió el nombre al puerto de Coatzacoalcos por el de Puerto México,

¹⁸ “La obra más importante para el tráfico”, en *El Imparcial*, México, jueves 23 de mayo de 1901, primera plana; “Coatzacoalcos”, en *El Mundo Ilustrado*, México, 26 de mayo de 1901.

¹⁹ “El viaje del señor presidente”, en *El Imparcial*, México, martes 31 de enero de 1905, primera plana.

²⁰ AGN, Fomento Ferrocarriles, caja 57.

para facilitar su pronunciación entre los ingleses y los norteamericanos, lo que provocó la crítica de la prensa liberal de la época.²¹ Un extranjero que anduvo por la región la describe como la mejor ciudad sobre la línea del Ferrocarril de Tehuantepec, con anchas calles de arena suelta y algunos miles de habitantes que habitaban en casas de madera.²²

A fines de 1907 ya contaba con oficinas de correos y telégrafos, tres hoteles de propiedad española, uno de ellos nombrado, en pleno trópico, “El Polo norte”, una agencia del Banco Mercantil de Veracruz, así como numerosas casas de comercio establecidas a las orillas del río. En 1909, y gracias a las gestiones de la casa Pearson, la población contó con un apropiado sistema de drenaje y abastecimiento de agua potable. En unos cuantos años, lo que había sido un sitio insalubre y sin posibilidades agrícolas, se convirtió en una importante población cuya vida giraba en torno al ferrocarril y al comercio emanado del mismo.²³ Por esta razón, en 1911 alcanzó la categoría de ciudad.

En estos diez años de vida, Puerto México se caracterizó por ser una entidad cuya población se dedicaba a los trabajos del puerto y ferrocarrileros, así como a la prestación de servicios. Al igual que al despuntar el siglo, aquí se encontraban instalados la mayor parte de los profesionistas y extranjeros, ya fueran empleados de la compañía Pearson o representantes consulares de los países que hacían negocios en el Istmo. Por otra parte, lo mismo existía un

²¹ “Coatzacoalcos no debe llamarse Puerto México”, en *Diario del Hogar*, México, viernes 19 de julio de 1908, p.3.

²² Un inglés que visitó Coatzacoalcos en 1906 recogió las impresiones de la gente con respecto al lugar. Ver Vaquero, *Adventures in Search of a Form of Life in Hispanoamerica*, Londres, John Bale, Sons and Danielsson, 1911, pp. 254-255.

²³ CPD, legajo XXXIII, doctos. 001395, 001469; “Gacetilla”, en *El Tiempo*, México, domingo 27 de enero de 1907, p. 2; “Viaje a Tehuantepec”, en *Diario del Hogar*, México, martes 29 de enero de 1907, p.2; “Formidable incendio en Puerto México”, en *El Imparcial*, México, domingo 19 de enero de 1908, primera plana.

elevado número de comerciantes, dependientes y aprendices de las múltiples tiendas establecidas, que lavanderas, tortilleras, planchadores y planchadoras, criados y sirvientes, todos ellos buscando su lugar en el espacio recién creado por la modernidad.²⁴

Por su parte, Jáltipan, Cosoleacaque y Chinameca, antiguos poblados segregados a Acayucan, siguieron dedicándose a la agricultura y a la ganadería, aunque su desarrollo fue mucho menor al experimentado por Minatitlán y Coatzacoalcos. Un viajero que visitó esta parte del Istmo la describió como un reducto de lo “exótico” frente al avance modernizador de la época.²⁵ A pesar de ello, el paso de la línea ferrocarrilera por Jáltipan y Chinameca revivió su actividad comercial, destacando en ella una mujer, así como la familia Carrión, poseedora de la tienda “La Colmena”, encargada de proveer a las obras ferrocarrileras con productos alimenticios para las cuadrillas (granos), caballos, mulas y pastura.²⁶

Río arriba, hacia Oaxaca, aparecieron nuevos poblados como Columbia, Cuapiloloyita, Chalchijapan, La Oaxaqueña y Las Perlas, asiento de los trabajadores que laboraban en las plantaciones de los alrededores.

La importancia que iba adquiriendo la estrecha franja llevó otra vez a la mesa de discusión la posibilidad de crear un territorio del Istmo. Entre 1902 y 1903, sir Weetman Pearson trató de mover sus influencias para lograr la instauración de un Distrito Judicial del Istmo que se encargaría de los asuntos tanto de la parte oaxaqueña como de la veracruzana. Esta propuesta fue

²⁴ Reflejo de esta “modernidad” son las quejas por el alto costo de la vida en la zona, especialmente en el puerto. Ver “Istmo de Tehuantepec”, en *El Tiempo*, México, domingo 24 de marzo de 1901, primera plana.

²⁵ Lambert de Sainte Croix, “Once meses en México y Centroamérica”, en Gobierno del Estado de Veracruz, *Cien Viajeros en Veracruz*, vol. VII, Xalapa, Veracruz, Gobierno del Estado, 1992, pp. 330-332.

descartada por el Congreso de la Unión, aunque en 1903 se estableció un Juzgado de Distrito que comprendía los cantones de Minatitlán y Acayucan, en Veracruz, así como los distritos de Juchitán y Tehuantepec, en Oaxaca.²⁷ De esta forma, los lazos entre ambos istmos se reforzaron; ya no sólo formaban parte de un proyecto económico común sino que políticamente se encontraban emparentados. Unos años después, estos lazos se reforzaron en el plano social y cultural, cuando los zapotecas emigraron hacia Minatitlán.

3.1.2 EL BOOM DEMOGRAFICO Y ECONOMICO DEL ISTMO VERACRUZANO

En 1910, el cantón de Minatitlán poseía 46 270 habitantes, repartidos en 13 municipalidades y 27 congregaciones, aunque la mayor parte se encontraba asentada en los poblados de Minatitlán, Puerto México, Jáltipan y Cosoleacaque. De hecho, la cabecera del cantón poseía el mayor número de habitantes (8 921), a pesar de que su importancia económica apenas volvía a despuntar. Puerto México aparecía en segundo término, con 6 616 habitantes, seguido por Jáltipan con 6 488 y Cosoleacaque con 6 263. La mayor parte de la población creció aproximadamente en un 20%. Minatitlán, Coatzacoalcos y Suchilapan fueron las excepciones. El primero aumentó un 30%, el segundo un 50% y el tercero un 75%.

Suchilapan es el caso extremo del crecimiento poblacional efectuado en el Istmo veracruzano durante la primera década del siglo XX. Fundado con la llegada de las plantaciones extranjeras y las posteriores obras ferrocarrileras,

²⁶ AGN, Fomento Ferrocarriles, caja 31; CPD, legajo XXXIV, docto. 018275, noviembre 1909.

²⁷ AGN, SCOP, FNT, 2/57-1, 1902 y *Diario del Hogar*, México, martes 6 de enero de 1903, primera plana.

se convirtió en un poderoso centro laboral y comercial en los límites con el estado de Oaxaca. Por esta razón, hacia 1910 poseía 3 415 habitantes, superando a antiguas poblaciones como Chinameca (3 224), Pajapan (3 408) y Oteapan (1 830).²⁸

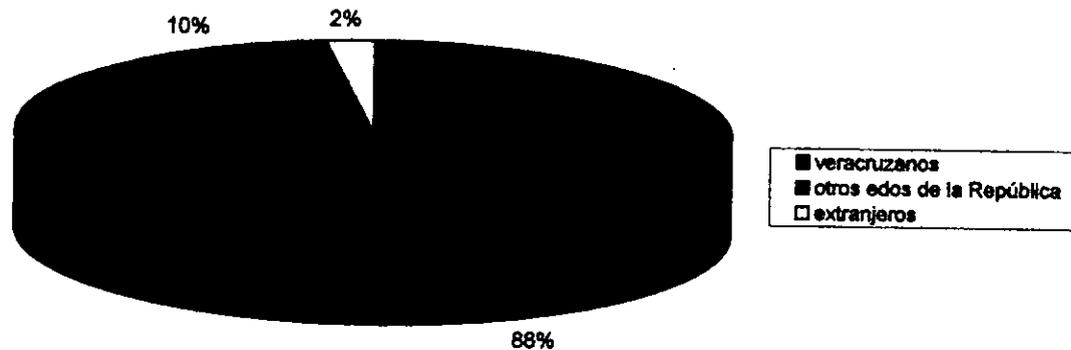
Los inmigrantes nacionales atraídos por las posibilidades de trabajo eran casi 5 000. Esta cifra es difícil de precisar; resulta probable que se trate, en su mayoría, de los nacionales asentados en las poblaciones principales. De los enganchados para las plantaciones y las labores ferrocarrileras quedaron pocas constancias, pero su importancia numérica se encuentra reflejada en las remesas de los enganchadores que varias veces al año visitaban la región, llevando partidas de 200 a 500 trabajadores procedentes del Distrito Federal, Jalisco, Michoacán, Querétaro, Guanajuato, Puebla y San Luis Potosí.²⁹ De acuerdo con los censos oficiales, encontramos que la mayor parte pertenecía al estado de Veracruz, siguiéndole, en orden de importancia, Oaxaca (1 437), Tabasco (897), Guanajuato (304) y Puebla (230). **GRAFICA 3.1. COMPOSICION DE LA POBLACION EN EL ISTMO VERACRUZANO, 1910.** Para este momento Oaxaca se convierte, por encima de Tabasco, en el primer estado exportador de fuerza laboral al Istmo veracruzano. **GRAFICA 3.2. POBLACION DE LOS ESTADOS DE LA REPUBLICA RESIDENTE EN EL ISTMO VERACRUZANO, 1910.**

La población extranjera se incrementó casi seis veces entre 1900 y 1910. Con 1 041 componentes, destacaban los japoneses (256) y chinos (204) empleados en las obras ferrocarrileras, en las plantaciones y en los trabajos petroleros, aunque su número real debe haber sido mayor. Le seguían en

²⁸ Secretaría de Agricultura y Fomento, *Tercer censo de población de los Estados Unidos Mexicanos verificado el 27 de octubre de 1910*, t. I, México, Oficina impresora de la Secretaría de Hacienda, 1918, pp. 408-409.

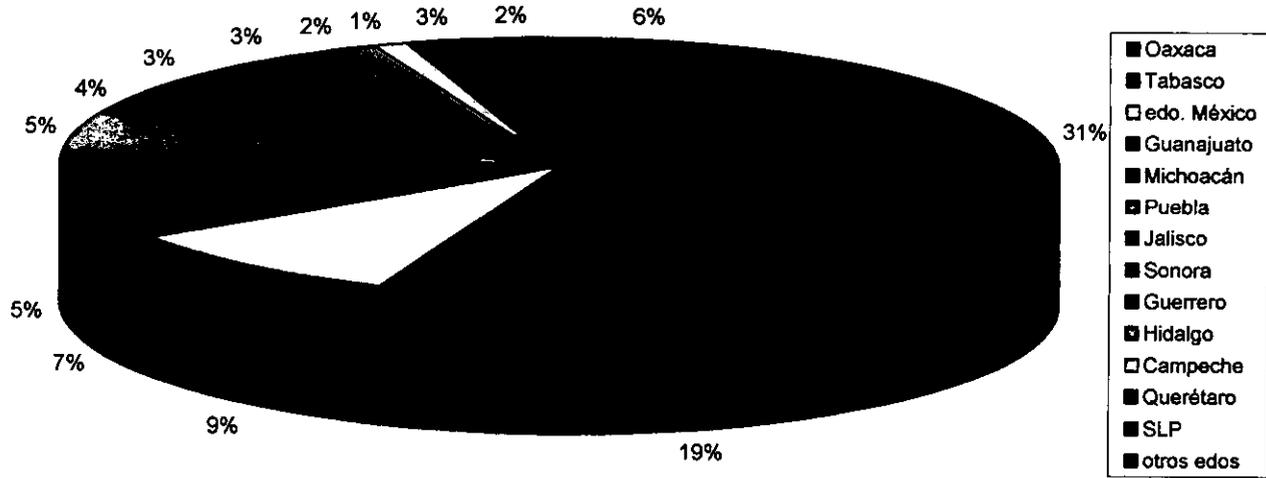
²⁹ Ver AGEV, Sección Gobernación, Asuntos laborales, cajas 1 y 2, núm. 40, 1900-1910.

GRAFICA 3.1.
COMPOSICION DE LA POBLACION EN EL ISTMO VERACRUZANO
1910



Fuente: Secretaría de Agricultura y Fomento, *Tercer Censo de población de los estados Unidos Mexicanos verificado el 27 de octubre de 1910*, vol. III, México, Oficina impr. de la Secretaría de Hacienda, 1918, pp.144-149.

GRAFICA 3.2.
POBLACION DE LOS ESTADOS DE LA REPUBLICA RESIDENTE EN EL ISTMO
VERACRUZANO
1910



Fuente: Secretaría de Agricultura y Fomento, *op. cit.*

importancia los españoles (187), los norteamericanos (110) y los ingleses (51). Es interesante destacar el crecimiento de los españoles en la zona: De ser sólo 80 en 1900, las actividades mercantiles atrajeron al finalizar la primera década del siglo XX a cerca de 200. Los ingleses, por el contrario, bastante numerosos al despuntar el siglo, se redujeron a cerca de la mitad de lo que eran una vez pasados los trabajos de reconstrucción ferrocarrilera, los superaron los norteamericanos de las plantaciones y por los que se desempeñaban como trabajadores calificados del ferrocarril y la refinera.³⁰

GRAFICA 3.3. POBLACION EXTRANJERA ASENTADA EN EL ISTMO VERACRUZANO, 1910.

Por lo que respecta al idioma hablado en el Istmo, éste era, lógicamente, el español, aunque hay que resaltar que, de un cantón que poseía 46 270 habitantes, 16 248 hablaban nahua, creciendo esta lengua alrededor de un 60% entre 1900 y 1910. Esto nos habla de su capacidad de resistencia y adaptación a la modernidad. La mayor parte se asentaba en los poblados de Pajapan, Oteapan, Zaragoza, Chinameca y Cosoleacaque. También se contabilizaron 19 hablantes de “popoloco” y 61 de zapoteco.³¹

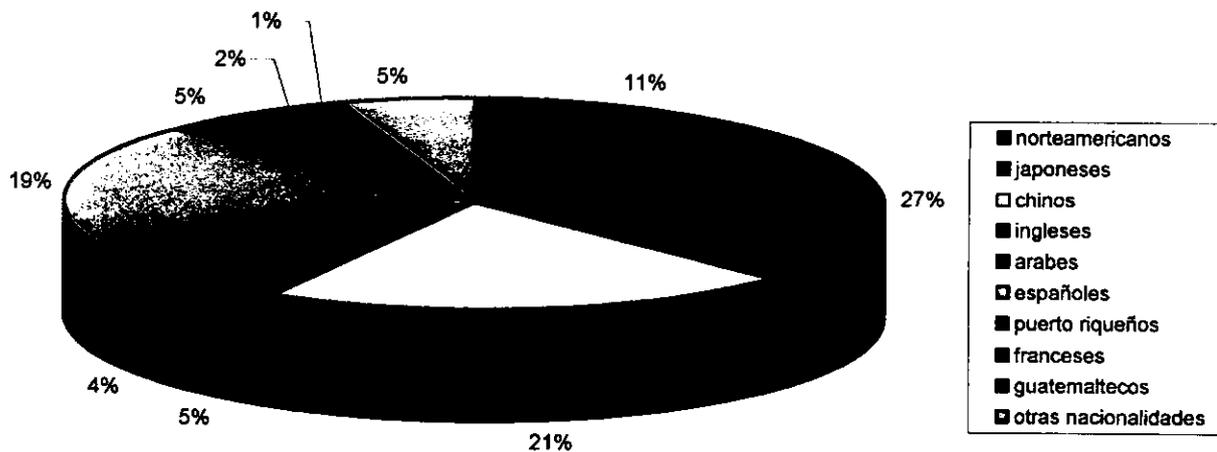
3.4. POBLACION SEGÚN EL IDIOMA. ISTMO VERACRUZANO, 1910.

La estructura ocupacional era bastante diversificada: 30 954 personas conformaban la población económicamente activa del cantón, el triple de la existente en 1900. Aun cuando la agricultura continuaba siendo la principal

³⁰ AGN, Fomento Ferrocarriles, cajas 31 y 57.

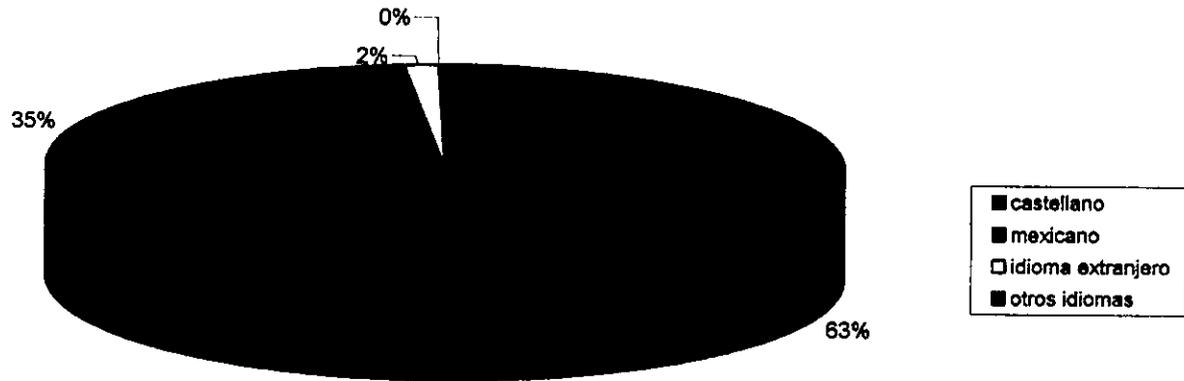
³¹ En realidad, el idioma hablado en el sur de Veracruz es el “popoluca” y no el “popoloco”. El primero corresponde a la familia mixe-zoqueana; mientras que el segundo, hablado en el estado de Puebla, pertenece a la familia otomanguana. Ver Bárbara Cifuentes, *Letras sobre voces. Historia de los pueblos indígenas de México*, México, CIESAS-INI, 1998, pp. 54-56 y Richard Bradley, *Processes of Sociocultural Change and*

GRAFICA 3.3.
EXTRANJEROS ASENTADOS EN EL ISTMO VERACRUZANO
1910



Fuente: Secretaría de Agricultura y Fomento, *op. cit.*, pp. 242-247.

GRAFICA 3.4.
POBLACION SEGUN EL IDIOMA
ISTMO VERACRUZANO
1910



Fuente: *Ibid.*, p. 440.

actividad (12 469), ésta era seguida de cerca por la prestación de servicios (11 869); en tercer lugar aparecían las labores artesanales (5 787), después el comercio (748) y por último las actividades profesionales (81). **GRAFICA 3.5. ESTRUCTURA OCUPACIONAL DEL ISTMO VERACRUZANO, 1910.**

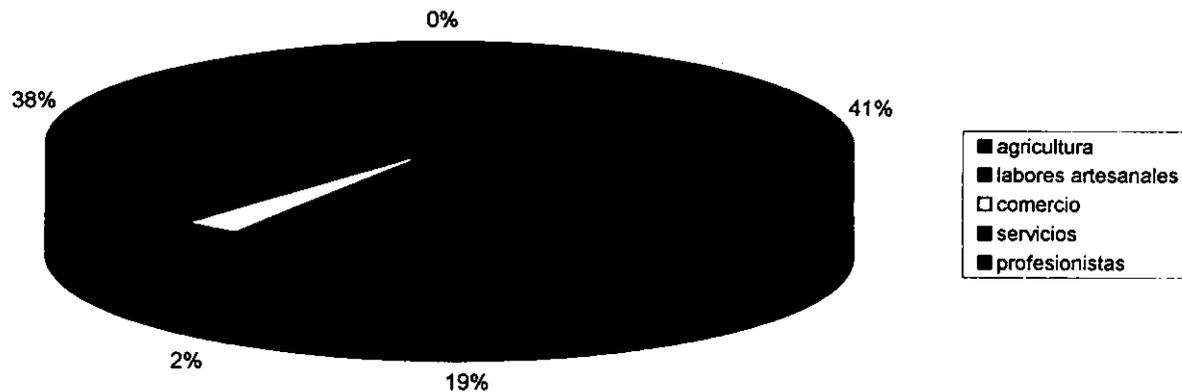
La prestación de servicios a finales del Porfiriato se encontraba plenamente desarrollada en Minatitlán y Coatzacoalcos. El crecimiento económico operado en la zona encuentra su reflejo en el predominio de esta actividad, sólo superada por la agricultura, aunque, si tomamos en cuenta que una buena parte de ésta se daba a través de las plantaciones extranjeras, la estructura ocupacional creada a partir de las necesidades externas aumentan. En lo tocante a las actividades artesanales, encontramos lo mismo tejedores de palma que herreros, alfareros y hojalateros, jaboneros y albañiles, panaderos y plomeros, coheteros y electricistas, dentro de toda una gama de actividades en la que tradición y modernidad iban de la mano.

Si bien la fiebre de construcción ferrocarrilera había concluido, los primeros años de auge en el transporte de mercancías no aminoraron el crecimiento económico de la región. Por el contrario, el futuro promisorio al que parecía estar destinada esta porción del país tanto en materia comercial como agrícola, aumentó la afluencia humana. Sin embargo, al interior de este vendaval, el descontento ante un régimen que ya había dado lo mejor de sí se apoderó tanto de sus beneficiados como de los olvidados de siempre, y, a la par del crecimiento, se mostraban signos inequívocos de rebeldía.

Aun cuando sus consecuencias fueron limitadas con respecto a otras regiones del país, la crisis económica y política de los últimos años del

Ethnicity in Southern Veracruz, México, Ph. D. diss., University of Oklahoma, 1988, pp. 57-58.

GRAFICA 3.5.
ESTRUCTURA OCUPACIONAL DEL ISTMO VERACRUZANO
1910



Porfiriato también se reflejó en el Istmo. Su carácter de enclave moderno lo hizo sitio propicio para la propagación de ideas sediciosas que, aunque no interrumpieron su crecimiento, representaron una llamada de atención con respecto al futuro del gobierno porfirista.

3.2 CRISIS POLITICA DEL REGIMEN: SU REPERCUSION EN EL ISTMO

A principios del siglo XX, México parecía arribar con éxito al sendero del crecimiento económico largamente esperado. Porfirio Díaz se acercaba a su quinta reelección y todo indicaba que la premisa de “poca política y mucha administración” había dado resultado, al menos así lo creían los partidarios del régimen. Sin embargo, detrás de esta confianza en el porvenir se estaba gestando un fuerte sentimiento de descontento por parte de aquellos que consideraban que dicho crecimiento económico debería ir acompañado de una mayor participación política de la sociedad.

Aparejado a este malestar político se criticaba la cada vez más frecuente participación extranjera, principalmente norteamericana, en la vida económica del país. Los ferrocarriles, las minas, las fábricas y los mejores terrenos de cultivo se encontraban en poder de capitalistas foráneos. Las clases medias crecidas al amparo de los primeros años de bonanza económica del Porfiriato fueron las más afectadas, descargando su impotencia en los científicos, especialmente en el ministro de Hacienda, José I. Limantour, al que consideraban el culpable directo de la entrega de los recursos naturales de México a los extranjeros.³²

³² La llegada de Limantour al escenario político se dio después de la crisis económica que vivió México en 1892. Para autores como Alan Knight, la estrategia de este ministro permitió sortear con éxito la bancarrota crónica del gobierno y lograr una estabilidad presupuestaria y fiscal sin precedentes, haciendo de la exportación la base del crecimiento

En este contexto, y teniendo ante sí las elecciones para presidente de la República de 1900, apareció en San Luis Potosí, entidad que había visto cómo las compañías extranjeras se apoderaban de sus minas, un movimiento político que pretendía retomar los objetivos del liberalismo del siglo XIX, una de cuyas partes culminantes era la separación de la Iglesia y el Estado. Por esta razón se fundó el Club Liberal Ponciano Arriaga, dirigido a las clases medias y altas relegadas económica y políticamente. Encabezado por los intelectuales Camilo Arriaga, Antonio Díaz Soto y Gama, Librado Rivera y Juan Sarabia, este club se expandió por el país. Como la represión no se hizo esperar, las labores se radicalizaron hasta convertirse en una lucha abierta contra el régimen, contando para ello con colaboradores como Ricardo Flores Magón, editor del periódico de oposición *Regeneración*. Desde el exilio, los principales cabecillas liberales continuaron el movimiento, en espera del momento propicio para cuentas con la dictadura.

En 1906 apareció el Programa del Partido Liberal Mexicano, producto de los perseguidos políticos que desde el exilio se dirigían a todas las clases sociales con el fin de derrocar a la dictadura. Difundido el 1º de julio, su programa de acción consistía en una serie de medidas laborales, agrarias y sociales tendientes a lograr la adhesión de todos aquéllos que estaban sufriendo las consecuencias de la modernidad y su nulo avance democrático.³³

económico, cosa singular en un país latinoamericano; mientras que para John Mason Hart esta política económica fue errónea ya que el depender tanto de la inversión extranjera no logró sino una vulnerabilidad que se manifestó en un creciente índice de inflación, en el desalojo campesino como resultado de la comercialización agrícola, la irrupción de enclaves industriales en detrimento de los antiguos centros poblacionales y laborales, así como la exclusión de las élites regionales por parte de los extranjeros. Para ambas posturas, ver Alan Knight, *La revolución mexicana*, vol. 1, México, Grijalbo, 1996, p. 42 y John M. Hart, *El México revolucionario*, México, Alianza Editorial Mexicana, 1992, pp. 261-262.

³³ James Cockcroft, *Precursores intelectuales de la Revolución (1900-1913)*, México, siglo XXI Editores, 1971, pp. 221-226.

Los grupos de comerciantes, obreros y prestadores de servicios que se asentaron en el Istmo veracruzano a partir de su desarrollo económico, no fueron ajenos al malestar por la falta de oportunidades políticas, utilizando las luchas electorales regionales como válvulas de escape. Por esta razón, las quejas en poblados como Cosoleacaque, Coatzacoalcos, Hidalgotitlán, Jáltipan, Suchilapan y Pajapan, en ese orden de importancia, se hicieron frecuentes.³⁴ Entre las principales acusaciones que se hacían figuraban: el control de las mesas electorales por parte de los caciques locales, la falta de respeto al voto popular, la complicidad en los fraudes del jefe político, la aparición de grupos que se disputaban el poder en las comunidades, la falsificación de votos, así como la intervención de la compañía Pearson en las elecciones a través de sus empleados de confianza, los que en muchas ocasiones ni siquiera eran nativos del estado.³⁵

En 1903, los conflictos se manifestaron en el ramo obrero mediante la huelga de la Unión de Mecánicos contra el FNT por el aumento de las horas de trabajo y la disminución de los salarios. Este movimiento encontró apoyo entre las agrupaciones de maquinistas, empleados y fogoneros.³⁶ Las tensiones continuaron en 1907, cuando los estibadores del puerto amenazaron con una huelga por la rebaja que se les hizo del 25% de su salario, aunque fueron convencidos de lo contrario a través de la intimidación por parte de las fuerzas rurales y federales.³⁷

³⁴ Resulta interesante que Minatitlán no figure entre los poblados que reclaman una mayor participación política, lo que pone de manifiesto el control del jefe político del cantón, Manuel Demetrio Santibañez, viejo aliado de Porfirio Díaz.

³⁵ AGEV, Sección Gobernación, Elecciones Municipales, cajas 81 y 90; Partidos Políticos, caja 122.

³⁶ AGN, SCOP, FNT, 2/673-1.

³⁷ "Disgusto de trabajadores en Coatzacoalcos", en *El Tiempo*, México, viernes 8 de marzo de 1907, p. 2.

También en estos años empiezan a aparecer en el Istmo periódicos regionales como *El Constituyente*, *El Norte* y *El Gallito*, encargados de atizar el descontento político y esparcir las ideas liberales en Minatitlán, Coatzacoalcos, Chinameca y Jáltipan.³⁸ Resultado de ello fue la fundación, entre 1904 y 1905, de dos clubes liberales: el Vicente Guerrero en Chinameca y el Valentín Gómez Farías en Coatzacoalcos, ambos integrados en su mayor parte por jóvenes obreros del ferrocarril, artesanos, pequeños comerciantes, empleados públicos, maestros y dependientes de las casas comerciales.³⁹

En marzo de 1906, el secretario del club Valentín Gómez Farías, Cipriano Medina, aprovechó un mitin realizado en honor a Juárez para atacar abiertamente a la dictadura, por lo que fue enviado preso a San Juan de Ulúa. Enrique Novoa, otro miembro del PLM, también fue objeto de persecución por romper una imagen de Porfirio Díaz en un acto público. Telegrafista y jefe de la estación de Hibueras del FNT, Enrique pertenecía a la élite política e intelectual de la zona. Publicó artículos en *Regeneración*, donde atacaba al régimen por las concesiones otorgadas a los extranjeros, la explotación de que eran objeto los peones de campo, así como los grandes latifundios creados a costa de las tierras indígenas. Su padre era Julio S. Novoa, originario de Tlacotalpan, viejo amigo y colaborador de Porfirio Díaz, razón por la cual había ocupado varias veces escaños en la diputación estatal, además de ser

³⁸ CPD, legajo XXXIII, docto. 007963; Epalcho, "Periódicos y periodiquitos", en *La Opinión*, Minatitlán, Ver., domingo 23 de julio de 1939, p. 2. Para el papel de la prensa como medio propagador de las ideas liberales en las regiones, ver Francois-Xavier Guerra, *México: del Antiguo Régimen a la Revolución*, tomo II, México, FCE, 1995, pp. 10-14, 35.

³⁹ Para Francois-Xavier Guerra, tanto estos clubes como las sociedades mutualistas y los sindicatos representaron nuevas formas de asociación o "sociabilidades modernas", nacidas al amparo del desarrollo económico y la migración. Los enclaves de modernidad, tal es el caso del Istmo veracruzano, dieron paso al mundo obrero, medio propicio para la proliferación de los clubes liberales. Francois-Xavier Guerra, *op. cit.*, pp. 46-47; Francois-Xavier Guerra, "Teoría y método en el análisis de la Revolución mexicana", en *Revista Mexicana de Sociología*, México, año LI, núm. 2, abril-junio 1989, pp. 6-9.

jefe militar y político de Minatitlán. Se dice que cuando Díaz le informó de las actividades insurrectas de su hijo, Novoa le contestó que debían batirlos, aunque posteriormente hizo hasta lo imposible por liberarlo.⁴⁰

Desde 1904 se había establecido en la zona Hilario C. Salas, delegado del PLM, quien llegó a Coatzacoalcos como trabajador de las brigadas de sanidad y fundó el club Valentín Gómez Farías, realizando proselitismo en los cantones de Minatitlán y Acayucan. Este personaje, nacido en Oaxaca, había seguido la trayectoria “típica” de muchos de los integrantes de los clubes liberales de los enclaves modernos: de extracción humilde, su contacto con el gremio obrero de Orizaba y Veracruz le abrió las puertas al mundo letrado de los clubes liberales y del PLM, convirtiéndose en su agente.⁴¹

Uno de los aspectos más interesantes del movimiento de 1906 en la zona es que si bien éste fue producto de las desavenencias entre los grupos sociales creados gracias a la modernidad, supo articular en su provecho el descontento de los excluidos de las prebendas decimonónicas: los indígenas,⁴² éstos no sólo sobrevivieron a los embates modernizadores sino que también hicieron sentir su voz cuando lo consideraron necesario, ya fuera de manera pacífica o armada.⁴³

⁴⁰ Ver CPD, legajo XXXIII, docto. 000790; Elena Azaola, *Rebelión y derrota del magonismo agrario*, México, SEP, 1982, pp. 149-150.

⁴¹ Leonardo Pasquel, *La revolución en el estado de Veracruz*, t. I, México, INEHRM, 1971, pp. 54-81; Elena Azaola, *op. cit.*, p. 143.

⁴² Establecidos en la zona montañosa del Istmo veracruzano, los zoque-populucas de los cantones de Acayucan y Minatitlán se convirtieron en aliados del PLM, controlando la zona serrana durante algún tiempo, mientras que sus vecinos los nahuas prefirieron mantenerse al margen de la situación. Ver Richard Bradley, *op. cit.*, pp. 114-130.

⁴³ Hasta 1880, los indígenas no tuvieron mayores problemas con las autoridades, aunque ya habían dejado entrever su carácter combativo en 1866, cuando el pueblo de Chinameca se levantó en armas debido a los excesivos impuestos, extendiendo la revuelta hacia Jáltipan, Cosoleacaque y Acayucan. Ver NA, Despatches from Consuls in Minatitlán, april 13, 1853-october 7, 1880, rollo 1, docto. 0455.

Hacia 1880, la fiebre acaparadora de tierras en el Istmo sentó sus reales, por lo que la Secretaría de Fomento emprendió una delimitación y posesión de terrenos baldíos, despojando a los indígenas de la Sierra de Sotepan de sus tierras a favor de Manuel Romero Rubio; situación que motivó el levantamiento de los zoque-popolucas contra las autoridades locales en 1888.⁴⁴ En 1889, el gobernador Juan de la Luz Enriquez emitió una ley estatal que reforzaba a las de Reforma en lo tocante a la prescripción del reparto individual de las tierras de las comunidades indígenas, por lo que se procedió a la repartición de los terrenos comunales y de los ayuntamientos en fracciones. Esta ley, que se mantuvo vigente hasta principios de 1910, representaba un ataque directo a las comunidades agrarias al acabar con sus terrenos mediante la propiedad privada y la expansión de los latifundios. En el sur de Veracruz, uno de los sitios más afectados fue la sierra de Sotepan, lo que dio origen a una larga lucha, tanto legal como armada.⁴⁵

En 1906, este problema seguía latente, e Hilario C. Salas lo utilizó a favor de su causa. Como empleado de salubridad había tenido acceso a la sierra, hasta donde llevó los planteamientos del PLM, sobre todo los concernientes a los problemas agrarios y estableció una serie de alianzas con sus líderes, comprometiéndolos en una lucha armada.⁴⁶

Hilario C. Salas, Enrique Novoa y Román Marín eran los encargados de tomar las poblaciones de Acayucan, Minatitlán y Coatzacoalcos,

⁴⁴ A partir de 1880 se dieron conatos de violencia por la posesión de la tierra. Ver Félix Báez Jorge, *Los zoque-popolucas. Estructura social*, México, INI-SEP, 1973, p. 38

⁴⁵ Para profundizar sobre el tema de la repartición de tierras en Sotepan, ver AGEV, Sección Gobernación, Tierras, caja 3. A la muerte de Romero Rubio, los indígenas se volvieron a levantar en armas para recuperar sus tierras; ver Guido Munch, *Etnología del Istmo veracruzano*, México, UNAM, 1982, p. 38.

⁴⁶ El programa del PLM se proponía modificar la condición de los campesinos a través de la aplicación de la ley del jornal, la abolición de las deudas de los peones, el reparto de los

respectivamente. El movimiento contaba con aproximadamente 1 000 hombres, entre indígenas, vaqueros y campesinos de los municipios de Oteapan, Cosoleacaque y Zaragoza. En la noche del 30 de septiembre, Salas atacó Acayucan, mientras que sus compañeros fracasaron en Minatitlán y Coatzacoalcos debido al control de las fuerzas armadas en esta parte del territorio.⁴⁷

Porfirio Díaz tranquilizó a los intereses extranjeros y norteamericanos establecidos en la zona mediante la aseveración de que se trataba de un levantamiento de indios por cuestiones de tierras, apoyados por empleados “revoltosos” del ferrocarril que no desaprovecharon la oportunidad de cortar el telégrafo e intentar volar algunos puentes de la línea, pero que el movimiento carecía de importancia. De hecho, gran parte de la alarma se debió a la falta de comunicación telegráfica, lo que ocasionó que rumores de todo tipo fueran esparcidos, especialmente los relativos a una supuesta toma de Minatitlán y Coatzacoalcos por parte de los rebeldes.⁴⁸

Ante la férrea protección de Minatitlán y Coatzacoalcos por parte de las fuerzas armadas, el movimiento se replegó hacia la Sierra, donde tuvo mayor éxito. Los rebeldes tomaron las poblaciones al grito de vivas a los liberales y muertas a Díaz; encarcelaron a las autoridades y nombraron nuevas, adueñándose de la situación por algunos días.⁴⁹ Comoapan, Tacamichapan,

terrenos ociosos de los latifundistas y la restitución de los ejidos a los pueblos; ver Elena Azaola, *op. cit.*, pp. 146-147.

⁴⁷ CPD, legajo XXXI, doctos. 012288-89.

⁴⁸ Tanto los embajadores de Inglaterra como de Estados Unidos, así como los encargados de los intereses de Pearson en la zona y los dueños de las numerosas plantaciones establecidas en el río Coatzacoalcos, se alarmaron con los acontecimientos de 1906, por lo que establecieron una nutrida correspondencia con Porfirio Díaz. Ver CPD, legajo XXXI, doctos. 012287, 012351, 0132225 y 013347.

⁴⁹ CPD, legajo XXXI, docto. 012809; Cándido Donato Padua, *Movimiento revolucionario-1906 en Veracruz*, México, s/e, 1941, pp. 23-26; Elena Azaola, *ibid.*, pp. 152-1553, 157-158.

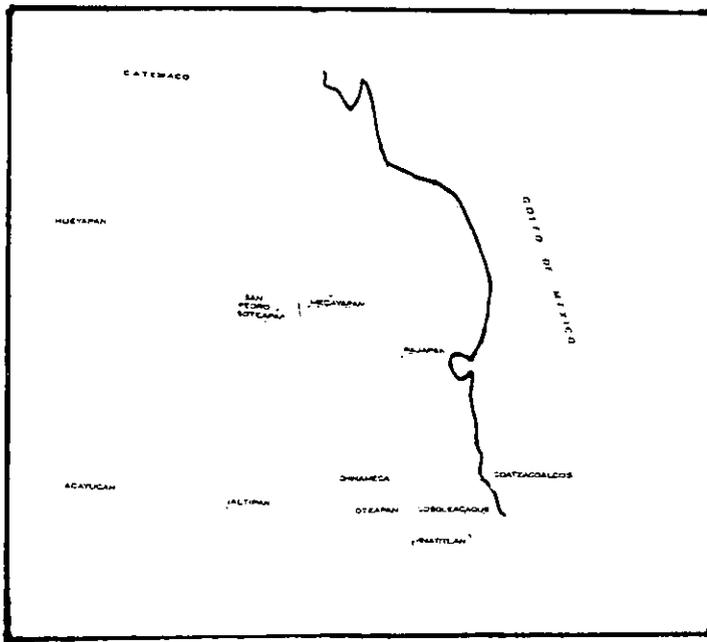
Jalapilla, La Lajilla, Coacotla, Coapiloloya, Zúñiga, Chamilpa, Hidalgotitlán, Pajapan, Cosoleacaque, Chinameca, Dehesa, Oteapan, Mizapan, Hornos de cal, Ixhuatlán, Chacalapa y Santa Lucía, fueron las comunidades del cantón de Minatitlán que participaron en la revuelta. **MAPA 3.1. MAPA DE LA SIERRA.**

Hilario C. Salas continuó el movimiento en la clandestinidad hasta la revolución de 1910, aunque ahora más ligado al cantón de los Tuxtlas. Mientras tanto, los principales cabecillas de Chinameca y Coatzacoalcos fueron aprehendidos y trasladados a San Juan de Ulúa. En cuanto a los indígenas de la sierra, algunos siguieron apoyando a los rebeldes que se dedicaron a la guerra de guerrillas; otros se replegaron, no volviendo a entrar en contacto con las ideas “modernas” que los ayudarían a recobrar sus tierras; la mayoría, finalmente, persistió al interior de sus comunidades, en espera del momento propicio para hacer valer sus demandas; éste habría de darse hasta los años treinta, a través de la Comisión Agraria Mixta creada por el gobierno revolucionario.

La clase trabajadora de las plantaciones, otra de las grandes empresas del Istmo veracruzano, también mostró indicios de descontento. Quizá su aislamiento, el carácter flotante y disperso de sus pobladores, así como el férreo control de que eran objeto por parte de los empleadores, fueron las causas que impidieron su integración con el movimiento del PLM, por lo que se manifestaron a través de brotes de rebeldía espontáneos contra los administradores y capataces. No obstante, algunos trabajadores nativos de la zona sí se unieron a la rebelión de 1906.

El 30 de septiembre de 1906, los operarios de Chinameca que trabajaban en las plantaciones Baltimore y San Miguel, secundaron el movimiento revolucionario de Hilario C. Salas y trataron de tomar las

MAPA 3.1
MAPA DE LA SIERRA



instalaciones de las citadas plantaciones, situación que no se logró debido a la intervención del destacamento militar de la zona.⁵⁰ En diciembre del mismo año, el incumplimiento en la paga estipulada a los más de 700 trabajadores japoneses de la plantación La Oaxaqueña, provocó que se amotinaron, teniendo que intervenir la fuerza pública para apaciguar la situación. Temerosos de un nuevo levantamiento, los administradores de La Oaxaqueña retiraron a los japoneses de la plantación. Algunos de ellos se dirigieron hacia Minatitlán.⁵¹

El 12 de abril de 1907, los peones indígenas de la plantación Colombia que habían vivido de cerca el movimiento armado de 1906, se manifestaron con armas de fuego y machetes en contra de la decisión de los directivos de la compañía de darles su paga a un comerciante español para que éste se cobrara lo que le debían y despojarlos de su salario. También en esta ocasión fue necesaria la intervención de la fuerza armada para apaciguar los ánimos, optando los referidos indígenas por llegar a un “arreglo” y volver a ser “sumisos y obedientes”.⁵²

3.2.1 LA REVOLUCIÓN *SUI GENERIS* DEL ISTMO

En 1910, el régimen porfirista se preparaba para celebrar el Centenario de la independencia. Numerosas regiones del país participaron de este magno evento. El cantón de Minatitlán no fue la excepción, inaugurándose mercados,

⁵⁰ CPD, legajo XXXII, docto. 005108.

⁵¹ Ver CPD, Legajo XXXII, doctos. 000673 y 000682; María Elena Ota Mishima, *op. cit.*, p. 48.

⁵² Al menos así lo refería el comandante del destacamento militar de Santa Lucrecia, Gonzalo Luque, a Porfirio Díaz; ver CPD, legajo XXXII, doctos. 006366-006367.

parques, calles y monumentos, al tiempo que su cabecera fue elevada a la categoría de ciudad.⁵³ Sin embargo, detrás de este aire de festejo, existían informes de malestar en la zona, situación que el jefe político no tardó en desmentir. Ni la aparición de asaltantes en los caminos a las plantaciones, ni la presencia del bandido Santanón cerca del puerto de Coatzacoalcos, fueron capaces de entorpecer los festejos preparados ex profeso.⁵⁴

La efervescencia política en el cantón continuó entre 1908 y 1910, especialmente en Jáltipan y Coatzacoalcos, haciéndose eco de las pugnas a nivel nacional entre “reyistas” y “corralistas”, “científicos” y “antirreeleccionistas”. Asimismo, los alijadores que trabajaban en el puerto de Coatzacoalcos se declararon en huelga debido a los malos salarios y exceso de horas laborales impuestas por la compañía Pearson.⁵⁵ En este contexto, todo parecía indicar que el llamado de Francisco I. Madero a levantarse en armas encontraría campo fértil en el Istmo veracruzano. No obstante, la desarticulación del PLM, la férrea vigilancia por parte de las autoridades porfiristas de cualquier nuevo intento de revuelta, especialmente en los centros urbanos como Minatitlán y Coatzacoalcos, así como la estabilidad económica

⁵³ Carmen Blázquez (comp.), *Estado de Veracruz. Informe de sus gobernadores. 1826-1986*, t. IX, Xalapa, Gobierno del Estado de Veracruz, 1986, pp. 5063-5078.

⁵⁴ Santanón era un bandido que operaba en la zona de los Tuxtlas, donde entró en contacto y se alió con los revolucionarios de 1906. En octubre de 1910 trató de extender su influencia hacia Coatzacoalcos, lo que provocó su persecución por parte del batallón de la zona, fue asesinado rumbo a la sierra. Ver AGN, Fondo Gobernación, legajo 908, caja 105, foja 28; “¿Ha muerto Santanón?”, en *El Diario del Hogar*, México, viernes 21 de octubre y martes 1º de noviembre de 1910, primera plana.

⁵⁵ CPD, legajo XXXIV, docto. 015794; Julio R. Alor, “Las persecuciones del caciquismo porfiriano en Jáltipan en 1908”, en *La Opinión*, Minatitlán, Veracruz, domingo 12 de febrero de 1939, p. 2; “Elecciones”, en *El Diario del Hogar*, México, viernes 2 de septiembre de 1910, p. 3.

a pesar de la crisis que sacudía al resto del país, impidieron la articulación de un movimiento armado propiamente dicho.⁵⁶

La revuelta maderista en nuestra zona de estudio, al igual que en otras regiones del país, fue el pretexto para sacar a flote toda una serie de descontentos locales, sobre todo de carácter político.⁵⁷ Por esta razón, no es de extrañar que el “zapatismo”, “orozquismo”, “huertismo”, “felicismo”, “villismo”, “carrancismo” y demás “ismos” desencadenados durante el proceso revolucionario encontraran cabida en el Istmo veracruzano entre grupos que aprovecharon la coyuntura de la época para atender reclamos muy particulares, en muchas ocasiones en su beneficio personal. Tal fue el caso del “revolucionario” Cástulo Pérez, al que lo mismo se le ubicó como zapatista, huertista y felicista, dedicándose a atacar poblados desprotegidos, trenes y plantaciones.⁵⁸

El inicio de las hostilidades abiertas contra el régimen en apoyo a la causa “maderista” se dio en enero de 1911, cuando los rebeldes atacaron la plantación La Constancia, así como el vapor La Oaxaqueña, teniendo su primer enfrentamiento con los soldados.⁵⁹ Durante los meses siguientes, la labor “revolucionaria” en el cantón consistió en asaltar a las plantaciones más

⁵⁶ Los miembros del PLM que sobrevivieron a la catástrofe de 1906, entre ellos Hilario C. Salas y Cándido Donato Padua, optaron por reorganizar el movimiento armado en el cantón de los Tuxtlas y Acayucan ya que el de Minatitlán se encontraba mucho más vigilado por las autoridades.

⁵⁷ Francois-Xavier Guerra, *op. cit.*, 1995, pp. 262-263.

⁵⁸ AGEV, Ramo gobernación, Sección Elecciones Municipales, caja 35, núm. 483, letras F-G/1916.

⁵⁹ A fines de 1910 llegó al cantón de Minatitlán Guadalupe Ochoa, originario de Tierra Blanca, Ver., en calidad de jefe de las fuerzas insurgentes en el sureste veracruzano, dedicándose a reclutar gente entre los vecinos de Jáltipan, los que desde fines del siglo XIX venían sufriendo los excesos de la familia Carrión, la que controlaba al pueblo tanto económica como políticamente. Para Cándido Donato Padua, Ochoa fue un advenedizo que le “robó” el movimiento al PLM. Ver CPD, legajo XXXV, docto. 015439; Julio R. Alor,

alejadas así como al ferrocarril, liberar a los trabajadores enganchados y obtener lo que se pudiera, mientras que gran parte de los poblados se mantuvieron ajenos a lo que consideraron saqueo y bandidaje.⁶⁰

Entre 1912 y 1915, fueron constantes las quejas de los intereses extranjeros que pedían un mayor resguardo por parte de las autoridades.⁶¹ Entre los rebeldes de esta época destacan Manuel Pavón Flores, Procopio Martínez y Abraham Doderó, todo ellos emparentados con el cantón de Acayucan, así como José M. Leyva, hijo de un ex alcalde de “oposición” de Coatzacoalcos. De hecho, las sucesivas facciones en la lucha por el poder tuvieron ante sí una zona controlada por empresas extranjeras que no estaban dispuestas a permitir que se lesionaran sus intereses, situación que las llevó a apoyar a la contraguerrilla de la zona, encabezada por Cástulo Pérez, instrumento de coerción en la disputa entre los extranjeros y el gobierno mexicano.⁶²

Si bien en 1919 fueron frecuentes las incursiones en Minatitlán de grupos “rebeldes” como los encabezados por Panuncio Martínez, su objetivo era el robo de la tienda de El Aguila, más que un ataque frontal a la población. Para la gente del cantón, la verdadera revolución se dejó sentir a finales de 1923 y 1924, con la rebelión delahuertista.⁶³ Entonces sí los alimentos escasearon, las tropas federales abandonaron las principales poblaciones y el pueblo se encontró a merced del “caos” que años antes había invadido a una

“20 de noviembre de 1910. Madero y la revolución”, en *La Opinión*, Minatitlán, Veracruz, domingo 20 de noviembre de 1938, p. 3; Cándido Donato Padua, *op. cit.*, pp. 126-129.

⁶⁰ CPD, legajo XXXVI, docto. 002080.

⁶¹ CPD, legajo XXXV, docto. 020368; AHSRE, 12-24-16; AGN, SCOP, FNT, 2/235-1 y 2/259-1.

⁶² AGN, Depto del Petróleo, caja 7, exp. 31, 039(02)/6; Héctor Zarauz López, “El petróleo como elemento de disputa mundial y rebelión local”, en *Sólo Historia*, núm. 6, oct.-dic. 1999, pp. 50-56.

buena parte del territorio nacional. Los cronistas relatan que las autoridades locales huyeron del pueblo, por lo que el comercio tuvo que pagar a hombres armados para que cuidaran sus intereses. La refinería suspendió actividades, refugiándose en ella la población. Igual situación se repitió en Coatzacoalcos, sitio donde el gobierno delahuertista se estableció durante algún tiempo.⁶⁴

El movimiento revolucionario de 1910-1920, afectó al Istmo veracruzano de una manera indirecta. Aquí, las diversas facciones que luchaban por el poder solo encontraron eco en gavillas de oportunistas que, al amparo de la situación reinante, hicieron de la “lucha armada” su *modus operandi*, sin contar con un programa político propiamente dicho que pudiera causar algún efecto entre la población. De hecho, este periodo estuvo marcado por otro tipo de conflictos de carácter laboral, en el que las huelgas, apoyadas por los gobiernos revolucionarios como medio para contrarrestar el poder de las compañías extranjeras, jugaron un papel primordial.

3. 3 LAS MOVILIZACIONES SOCIALES, UNA NUEVA FORMA DE HACER POLITICA

La clase obrera se convirtió en una aliada importante para el afianzamiento en el poder de Venustiano Carranza, por lo que se procedió a atender sus demandas. Las legislaciones en materia laboral emprendidas por Cándido Aguilar en Veracruz, marcaron una nueva etapa en las relaciones de los trabajadores del Istmo con las compañías extranjeras.

⁶⁴ AGN, Secretaría General de Gobierno, caja 1, exp. 29, serie 2.00.67 y caja 2, exp. 3, serie 2-00.134.

Hasta 1914, la vida laboral estuvo determinada por las reglas de las compañías explotadoras.⁶⁵ Las posibilidades de defensa eran escasas. Aun cuando algunas huelgas tuvieron lugar en el Istmo durante los últimos años del Porfiriato y primeros del conflicto armado, sus resultados rara vez fueron favorables.⁶⁶

Con el auge petrolero, la oferta laboral aumentó. Entre 1912 y 1919, la nueva industria atrajo hacia la región, ya fuera en las zonas urbanas o en los campamentos, a un número cada vez mayor de trabajadores. Tan sólo en la ciudad de Minatitlán, los obreros petroleros sumaban alrededor de 1 200 en 1917.⁶⁷

Los trabajos en la refinería eran realizados a destajo en una jornada laboral que comprendía 12 horas, siendo el salario básico de \$1.50 por día, sin ningún tipo de prestaciones o derechos. Los obreros debían enfrentarse a los malos tratos por parte de sus jefes extranjeros y a las pésimas condiciones de higiene de las instalaciones; esto, aunado al clima del trópico, hacía frecuentes las enfermedades y epidemias. Asimismo, los bajos salarios no alcanzaban para subsistir en una zona donde la supuesta riqueza laboral aumentaba los precios de todos los servicios: En 1915, el kilo de azúcar costaba 2 pesos; el arroz 2. 25 y el café 3 pesos. La renta de cuartos para vivir tanto en Minatitlán

⁶⁴ Raúl Salinas Aragón, *op. cit.*, 1993, pp. 42, 71.

⁶⁵ Entre 1912 y 1914, la mayoría de las quejas laborales provenían de las plantaciones. Si bien el auge de éstas decayó después de 1910, continuaron operando algunos años más en el Istmo. Las tiendas de raya, el enganche de trabajadores y las malas condiciones en general, fueron motivo de quejas al Departamento de Trabajo, por lo que muchos de sus trabajadores emigraron hacia las obras petroleras; ver AGN, Departamento del Trabajo, Conciliación y Arbitraje, caja núm. 36, exp. 20, 8 fojas; Conciliación y Arbitraje, caja núm. 75, exp. 23, 5 fojas; Fondo Gobernación, legajo 908, caja 105, fojas 26-29.

⁶⁶ En 1911, en plena efervescencia maderista, los checadores y trabajadores del FNT en Puerto México se declararon en huelga; ver AGEV, Ramo Gobernación, Sección Asuntos Laborales.

⁶⁷ AGEV, Fondo Fomento, Sección Asuntos Laborales, Serie Huelgas, exp. 2, letra U.

como en Coatzacoalcos era bastante alta debido a la demanda, situación que se repetía en otros lugares del cantón.⁶⁸

En 1914, el gobernador Cándido Aguilar expidió un reglamento que establecía la jornada laboral de 9 horas, el descanso dominical y la retribución por el trabajo nocturno. Esta medida no fue vista con buenos ojos por parte de la compañía El Aguila y se mostró reacia a aceptarla. Ante esta situación, el gobierno empezó a fomentar la creación de agrupaciones obreras como medio de presión a las intransigencias inglesas, al tiempo que se enviaron inspectores del Departamento del Trabajo a las instalaciones petroleras con el fin de informar sobre las condiciones laborales.

En 1915 se creó la Unión de Petroleros Mexicanos, agrupación que tenía como antecedente a la Unión de Artesanos Latinos Profesionales, de corta existencia durante 1913. Los líderes de esta agrupación fueron fusilados en 1914 y sus cadáveres arrastrados por el panteón municipal para que sirviera de escarmiento al resto de los trabajadores.⁶⁹ Entre los integrantes de la Unión se encontraban alambiqueros, fagoneros de la planta eléctrica, mecánicos y carpinteros, los que se encargaron de realizar en 1915 la primera huelga petrolera en demanda de la reducción de la jornada de trabajo y aumento salarial.⁷⁰ El presidente municipal, encargado de actuar como árbitro en los conflictos laborales según la ley de 1914, fue fácilmente sobornado por la

⁶⁸ AGN, Departamento del Trabajo, Legislación, caja 106, exp. 22, 12 fojas; Ramo Gobernación, caja 27, exp. 12; Abel R. Pérez, *op. cit.*, pp.65-69.

⁶⁹ Raúl Salinas Aragón, *op. cit.*, 1993, p. 61.

⁷⁰ Esta huelga sirvió de ejemplo a otras zonas petroleras del país como Tamaulipas, donde las condiciones de los trabajadores de la Standard Oil eran parecidas a las que tenían los de Minatitlán; ver Norman Caulfield, "Wobblies and Mexican Workers in Mining and Petroleum. 1905-1924", en *International Review of Social History*, vol. 40, part. 1, april 1995, pp. 51-76.

compañía Pearson, lo que impidió una resolución favorable para los trabajadores.⁷¹

Otra causa que influyó en el fracaso de esta primera huelga fue que la antipatía hacia la empresa petrolera no era general. Para una parte de la población, la actitud de El Aguila con respecto a los difíciles momentos que se vivieron en México durante 1914, había sido más que generosa: se trajo ganado de Tabasco y productos alimenticios de Centroamérica para abastecer a la zona; de la misma manera, cuando alguna facción “revolucionaria” merodeaba la región, las instalaciones de la refinería eran abiertas para que el pueblo se resguardara en ellas.⁷²

A finales de 1916, los conflictos aumentaron al entrar en vigor una ley expedida por Carranza en la que se estipulaba que todos los sueldos de los empleados, jornaleros y obreros en general, se pagarían en oro o su equivalente en moneda nacional. Si bien la empresa acató la medida, su distanciamiento con el nuevo régimen fue insalvable.⁷³

La promulgación de la Constitución de 1917 fue la punta de lanza para que el movimiento obrero en Minatitlán se volviera más agresivo. En este año la Unión de Petroleros se declaró en huelga en demanda del 75% de aumento salarial.⁷⁴ Las luchas por el cumplimiento de las garantías en materia laboral estipuladas en el artículo 123, determinaron la creación de la Unión de Obreros de Minatitlán. La postura de la compañía Pearson también se

⁷¹ Julio Valdivieso Castillo, *Historia del movimiento sindical petrolero en Minatitlán, Veracruz*, México, s/e, 1963, pp. 27-28.

⁷² Raúl Salinas Aragón, *op. cit.*, 1993, p. 41; Julio Valdivieso, *op. cit.*, pp. 27-28 y Manuel Uribe, *op. cit.*, pp. 104-105.

⁷³ Para los conflictos entre Carranza y los intereses ingleses, ver Lorenzo Meyer, *Su Majestad Británica contra la Revolución Mexicana, 1900-1950*, México, COLMEX, 1991, especialmente las páginas 174-241.

⁷⁴ AGEV, Fondo Fomento, Sección Asuntos Laborales, Serie Huelgas, exp. 2, letra U.

radicalizó y utilizó a los “revolucionarios” Cástulo Pérez, Benito Torruco y Alvaro Alor como sus guardias blancas.

La lucha dirigió sus esfuerzos al plano político. Como las autoridades locales eran controladas por la compañía Pearson, los grupos obreros buscaron, con la ayuda del gobierno, insertar a sus líderes en la vida política municipal y estatal. Antonio Ríos, alambiquero de la refinera, se convirtió en el primer diputado obrero petrolero. Esta victoria permitió que entre 1918 y 1919 el poder municipal en Minatitlán estuviera en manos obreras. Durante esta época, al igual que en el Istmo de Tehuantepec, la vida política se encontraba dividida entre los partidos verde (liberal independiente) y rojo (obreros); el primero casi siempre controlado por los grupos comerciantes en unión con los intereses petroleros.⁷⁵ Sin embargo, las pugnas políticas prevalecieron por encima de los intereses gremiales y la Unión de Obreros se desarticuló a fines de 1918.

En 1919, ante la proximidad de las elecciones municipales, se formó una nueva agrupación, denominada Unión de Obreros y Artesanos de Minatitlán, encabezada por Bernardo Simoneen, obrero del departamento de compresoras, el que fue postulado para presidente municipal. Sin embargo, la empresa, declaró ganador a su candidato, lo que tensó aún más las relaciones. En junio de 1920, la Unión de Obreros se declaró en huelga por mejores condiciones de trabajo, salarios y la firma de un contrato colectivo de trabajo. El movimiento fue apoyado por los trabajadores del Departamento de Marina y de los campos petroleros, lo que llevó a la compañía a pactar un acuerdo y al mismo tiempo preparar su venganza.⁷⁶

⁷⁵ AGEV, Fondo Secretaría de Gobierno, Sección Gobernación, Serie Partidos Políticos, caja 124, exp. Clubs políticos, letra C.

⁷⁶ En 1921, la empresa mandó a matar a Bernardo Simoneen, contando para ello con la “discreción” del jefe de las fuerzas militares de la región, Cástulo Pérez, guardia blanca de

En estos primeros años de vida obrera propiamente dicha en el Istmo veracruzano, la situación no fue fácil. Al igual que en gran parte del país, el cambio en las relaciones obrero-patronales, así como en el papel del Estado en ellas, no fue aceptado por las compañías, gran parte de ellas extranjeras y emparentadas con el antiguo régimen, que había prestado todas las facilidades para su desarrollo; además, la inestabilidad reinante fue aprovechada para postergar el cumplimiento de las nuevas leyes obreras.

A pesar de los esfuerzos por mejorar las condiciones laborales, antiguas formas de explotación como el enganchamiento de trabajadores continuaron, sólo que ahora dentro de la “moderna” industria petrolera; las historias de malos tratos siguieron siendo frecuentes; los abusos y humillaciones por parte del personal extranjero también. Las uniones de obreros pretendieron terminar con todo ello pero la realidad era otra. Treinta años de prebendas no se podían borrar tan fácilmente. Además, aunque el nuevo Estado se encontraba de su parte, su aún débil posición en el contexto internacional lo hacía ser cauteloso. Un rompimiento era demasiado riesgoso. Habría que esperar algunos años más para que la situación laboral en el Istmo se equilibrara. Mientras tanto, los primeros pasos se iban dando.

los intereses petroleros en el Istmo; ver AGN, Ramo Gobernación, caja 42, exp. 30 y Julio Valdivieso Castillo, *op. cit.*, pp. 32-34.

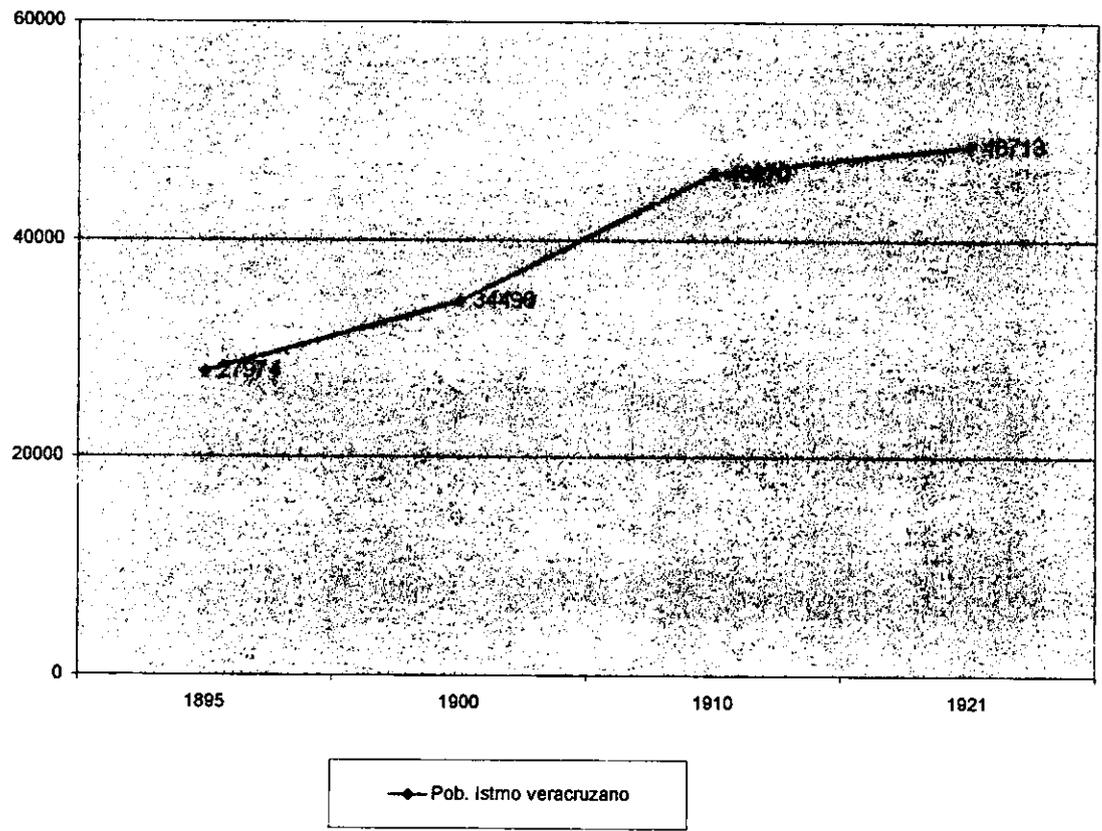
3.4 DE TEHUANTEPEC A MINATITLAN Y COATZACOALCOS. ANALISIS DEL CRECIMIENTO DEMOGRAFICO Y ECONOMICO DEL ISTMO VERACRUZANO

Entre 1910 y 1920, el Istmo veracruzano, a pesar de los avatares revolucionarios, continuó su crecimiento, si bien ya no tan espectacularmente como en el periodo 1900-1910, si con respecto al resto del país **GRAFICA 3.6. POBLACION, DEL ISTMO VERACRUZANO, 1895-1921.** La caída del tráfico comercial a través del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec y el paulatino abandono de las plantaciones asentadas en los márgenes del río Coatzacoalcos, frenaron un poco este desarrollo, especialmente en lugares como Coatzacoalcos y Suchilapan. Minatitlán, por su parte, se convirtió en el polo de atracción económica gracias a las labores petroleras.⁷⁷

Aunque la población de la República mexicana bajó un 6.67% entre 1910 y 1921 debido a la coyuntura revolucionaria, el Istmo veracruzano tuvo un crecimiento del 4.10%, mientras que el resto del estado descendió en un 2%, aproximadamente. **CUADRO 3.1. POBLACION DE LA REPUBLICA MEXICANA, ESTADO DE VERACRUZ Y CANTÓN DE MINATITLAN. 1895-1921.**

El Censo de población de 1921 no permite una aproximación detallada a la estructura del cantón ya que los datos correspondientes al estado de Veracruz se presentan integrados de manera general, sin desglosar por municipios aspectos como la estructura ocupacional, lugar de procedencia de sus habitantes y la lengua hablada por los mismos, tal como sucedía en los censos anteriores. Por otra parte, el cantón de Minatitlán desaparece como tal

GRAFICA 3.6.
POBLACION ISTMO VERACRUZANO



Fuente: *Censos de población*, años de 1895, 1900, 1910 y 1921.

CUADRO 3.1.
POBLACION DE LA REPUBLICA MEXICANA, ESTADO DE VERACRUZ Y
CANTON DE MINATITLAN
1895-1921

	1895	1900	1910	1921
POB. REPUBLICA	12 632 427	13 607 272	15 160 369	14 334 780
POB. VERACRUZ	853 892	981 030	1 132 859	1 110 971
POB. ISTMO	27 974	34 490	46 270	48 713

Fuente: *Censos de población*, años de 1895, 1900, 1910 y 1921.

y surgen en su lugar los municipios libres como nueva forma de organización política, quedando nuestro espacio comprendido en 12 de ellos, así como en numerosos pueblos, congregaciones y rancherías.⁷⁸

Las zonas urbanas se encontraban representadas por Coatzacoalcos y Minatitlán, mientras que las agrícolas por Santa Lucrecia, Oluta, Cosoleacaque y Jáltipan.⁷⁹ Asimismo, los campos petroleros dieron origen a poblados como Nanchital, Cangrejera, Ostapa, Paso Nuevo, el Chopo, San Agustín y Tuzandépetl, todos ellos en el municipio de Ixhuatlán, uno de los que más aumentó debido a las explotaciones petroleras.⁸⁰ De esta forma, el crecimiento de este periodo se extendió hacia la desembocadura del río Coatzacoalcos, quedando excluida la zona limítrofe con Oaxaca, lugar de asentamiento de las plantaciones. La Oaxaqueña, la plantación que llegó a contar con más de 1200 operarios, era en 1921 una ranchería con apenas 343 habitantes, lo mismo ocurrió con la plantación Columbia. Más significativo aún es el caso de Dos Ríos, la que ya no aparece para esta época. Suchilapan, antigua cabecera de la zona, se convierte, con sus 175 habitantes, en congregación del municipio de Santa Lucrecia, estación que alcanzó cierta prosperidad por ser entronque del ferrocarril de Veracruz al Istmo con el de Tehuantepec, dedicándose a la agricultura y prestación de servicios a los

⁷⁷ Marie-France Prévot-Schapira, *op. cit.*, pp. 60-63.

⁷⁸ Estos 12 municipios eran: Coatzacoalcos, Cosoleacaque, Chinameca, Hidalgotitlán, Ixhuatlán, Jáltipan, Mecayapan, Minatitlán, Moloacán, Oteapan, Santa Lucrecia y Zaragoza, los que juntos arrojaban una población de 48 713 en una superficie de 12 195 .20 kms2. Ver Departamento de Estadística Nacional, *Censo General de habitantes. 30 de noviembre de 1921*, México, Talleres Gráficos de la Nación, 1928.

⁷⁹ Jáltipan y Cosoleacaque, que habían alcanzado un cierto crecimiento como abastecedores de las plantaciones y obras del ferrocarril entre 1900 y 1910, vieron disminuir su población. Para 1921 el primero poseía 5 267 habitantes y el segundo 5 195.

⁸⁰ AGN, Departamento del Petróleo, caja 7, exp. 21, 032(05)13.

pasajeros que mantuvieron con vida al FNT en esos años.⁸¹ **MAPA 3.2. PRINCIPALES CAMPAMENTOS PETROLEROS EN EL ISTMO VERACRUZANO.**

Alrededor de Minatitlán y Coatzacoalcos se concentró el grueso de la población, atraída por las posibilidades laborales.⁸² La primera, poseedora de la refinería más grande de la República, era considerada una zona de desarrollo industrial y comercial de importancia; mientras que la segunda se mantenía de los trabajos de carga y descarga en los muelles, la industria de la navegación, la pesca y el comercio, aunque una buena parte también se aventuraba en los campamentos petroleros.

Entre 1910 y 1920 continuó emigrando fuerza laboral al Istmo. A la mano de obra extranjera llegada en el periodo de 1900-1910, se sumaron los trabajadores de la industria textil en Puebla y Orizaba, así como del norte de Veracruz y Tamaulipas, sitios en los que también existían intereses petroleros; no obstante, el grupo que sobresalió durante todo este periodo fue el de los zapotecas del Istmo de Tehuantepec, desplazados por la crisis económica en que dejó sumida a la región oaxaqueña la apertura del canal de Panamá.⁸³ Con el tiempo, este grupo se convertirá, mediante el control del sindicato petrolero, en la principal fuerza económica y política de Minatitlán, aunque sus inicios no fueron fáciles. En un principio, los “tehuanos” fueron vistos con recelo por

⁸¹ AGN, CNA, Resoluciones Presidenciales, vol. II, Santa Lucrecia, Veracruz, 6/XII/1917; Departamento de Estadística Nacional, *op. cit.*; Marie France Prévot-Schapira, *op. cit.*, p. 58.

⁸² El municipio de Minatitlán contaba con 10 572 habitantes y el de Coatzacoalcos con 7 627.

⁸³ Para la crisis del Istmo oaxaqueño a partir de la caída del FNT, ver “Desarrollo económico de Tehuantepec, Oax., y a qué se debió la decadencia del Istmo”, en *El Universal*, México, 24 de junio de 1941, p. 3 y Francisco José Ruiz Cervantes, “Promesas y saldos de un proyecto hecho realidad (1907-1940)”, en Leticia Reina (coord.), *Economía contra sociedad. El Istmo de Tehuantepec. 1907-1986*, México, Nueva Imagen, 1994, pp. 91-137;

parte de la población veracruzana, la que no veía con buenos ojos sus costumbres. Asimismo, es interesante señalar que esta primera oleada de trabajadores zapotecas a la refinería de Minatitlán no participó en los conflictos obreros de 1914-1921 sino como “esquirols”, contratados por la compañía El Aguila para contrarrestar los paros y demandas de los huelguistas.⁸⁴

Al término de las obras ferrocarrileras, una buena parte de la población tehuana ocupada en las mismas se encontró sin trabajo. No obstante, los primeros años de bonanza ferroviaria permitieron el desarrollo de actividades alternas entre la población. Para 1914, esta situación cambió; la subestimación del impacto de la apertura del Canal de Panamá fue duramente pagado. En unos cuantos años, el FNT cayó en picada.⁸⁵ El Istmo veracruzano pudo sortear esta situación gracias al petróleo; el oaxaqueño, por su parte, se vio obligado a exportar su fuerza laboral.

Los primeros trabajadores oaxaqueños que llegaron a Minatitlán fueron desempleados ferrocarrileros de Matías Romero e Ixtepec; después arribaron campesinos de Ixtaltepec enganchados por contratistas de El Aguila.⁸⁶ La idea era laborar de manera transitoria en la refinería, juntar dinero y regresar a sus pueblos en la temporada de cosechas, aunque la realidad se dio de otra manera. Las malas cosechas, la inestabilidad reinante en la zona debido a la revolución, así como las epidemias, hicieron que los emigrantes zapotecas prefirieran radicar en el lado veracruzano.⁸⁷ Poco a poco se fueron asentando.

⁸⁴ Entrevista con la señora Teresa Enríquez, Minatitlán, Veracruz, 6 de agosto de 1999.

⁸⁵ Ver el cuadro tres del capítulo dos.

⁸⁶ Muchos de estos enganchadores eran tehuanos que, conocedores de la precaria situación por la que atravesaban muchos de sus paisanos, iban a sus pueblos a ofrecerles trabajo en El Aguila, a cambio de un salario de \$1.50 diarios. Entrevista al señor Santiago Contreras, Minatitlán, Veracruz, 26 de febrero de 1979, tomado de Manuel Uribe, *op. cit.*, pp. 91-92.

⁸⁷ Francisco José Ruiz Cervantes, *op. cit.*, pp. 107-108.

Detrás de ellos vinieron sus mujeres, muchas de las cuales se dedicaron al establecimiento de fondas, así como a la venta de productos en el mercado.

Los zapotecas mostraron su cohesión étnica tanto en el área laboral como en su vida social. En la refinería eran comunes los talleres exclusivamente de zapotecas, así como los barrios habitados por “tehuanos”.⁸⁸ Sus fiestas y costumbres empezaron, poco a poco, a penetrar en la región.⁸⁹

Durante este periodo, la ciudad se dividió en numerosos barrios, producto de las necesidades laborales. De la orilla del río y las inmediaciones de la refinería, la población se extendió hacia el norte y noroeste, con barrios como La Bomba y Santa Clara, habitado por indígenas de Jáltipan y Cosoleacaque, cercanos a las vías del ferrocarril; el barrio militar; el barrio de El Playón, cercano a los pantanos; el de Tacoteno, el más poblado por la gente de la refinería; el barrio de la Estación, centro comercial de los barrios occidentales de la ciudad; el del Guayabal, hacia donde se extendía la zona de tolerancia de la ciudad; el de la Curva, habitado en su mayor parte por gente nativa de la zona. Cercanos a la refinería se encontraban la loma del Vacilón, sitio escogido por los zapotecas para asentarse, el barrio de la Cachimba y el del Yegüero. Este crecimiento determinó que en 1919 se ampliara el fundo legal.⁹⁰

El comercio también se extendió, tierra adentro, hacia las calles de Hidalgo y Lerdo. El mercado ya no estaba dirigido hacia los trabajadores de las plantaciones sino a las necesidades de una población que día a día iba en aumento. Los antiguos establecimientos de la región continuaron, al tiempo

⁸⁸ Epalocho, “Barrios de Minatitlán”, en *La Opinión*, Minatitlán, Veracruz, viernes 1° de marzo y miércoles 6 de marzo de 1940.

⁸⁹ Un cronista defensor de las costumbres “jarochas” se quejaba, algunos años después, de cómo los zapotecas habían ido borrando los fandangos y demás fiestas celebradas antes de su llegada a la región; ver Epalocho, *op. cit.*

⁹⁰ Epalocho, *Ibid.*

que aparecieron nuevos, destacando entre ellos la poderosa tienda de la compañía El Aguila, la que no sólo se dedicaba a la venta de productos derivados del petróleo, sino que era un verdadero almacén, en donde lo mismo se compraban pabellones de “importación” contra los mosquitos, aceite de hígado de bacalao, muy apreciado entre la población para prevenir enfermedades como la fiebre amarilla, tuberculosis y paludismo, así como toda una variedad de combustibles para el uso doméstico.

El cine, los circos, los carnavales y los salones de baile, el beisbol y demás distracciones, hicieron su aparición en el poblado. A las diversiones de los hombres solos se agregaron las de las cada vez más numerosas familias que llegaban a la región. Minatitlán dejó de ser, poco a poco, un lugar de paso. Los “altos” salarios en comparación al resto de la región la hacían sumamente atractivo. Aun si no se conseguía trabajo en la refinería, una casa de huéspedes, una fonda o una pequeña tienda de abarrotes resolvía el problema económico de cualquier persona en busca de mejores condiciones de vida.⁹¹

La población inglesa, por su parte, continuó aislada aunque también aumentó; esto determinó que en 1920 se construyeran nuevas casas así como un club y un hospital. Al igual que en otras regiones del mundo donde se asentaron, su relación con los nativos fue distante. Las colonias Tacoteno y Portada Norte (“sus” colonias) desarrollaron una vida ajena a la del pueblo, salvo honrosas excepciones.⁹² Su comunidad sólo admitía a los norteamericanos, austriacos, holandeses o alemanes que ocupaban altos puestos en la refinería. El resto de la población constituía un mundo aparte.

⁹¹ Entrevista con la señora Teresa Enríquez, *op. cit.*

⁹² En algunas ocasiones invitaban a las familias “honorables”, integradas principalmente por comerciantes, a sus instalaciones. Asimismo, algunos solteros llegaron a desposar a jóvenes de la región.

La fisonomía del Istmo hacia los años veinte era la de una región en pleno desarrollo industrial. Frans Blom, quien llegó a trabajar a la zona como empleado de la compañía El Águila, describía a Minatitlán y Coatzacoalcos como “villas” modernas que no ofrecían ningún atractivo para un arqueólogo como él, interesado en encontrar lo exótico. No obstante, sus impresiones sobre estos sitios las dejó plasmadas en una serie de cartas enviadas a familiares y amigos. En ellas describió sus actividades como cajero de la refinería de Minatitlán, los asaltos de que eran objeto por parte de las gavillas de rebeldes que asolaban la zona, así como el mundo aparte que representaba la colonia extranjera de Tacoteno. Por esta razón, prefirió aceptar los ofrecimientos de fungir como inspector petrolero en los alejados campamentos, sitios que representaban el paraíso frente al avance modernizador de Minatitlán-Coatzacoalcos.⁹³

La modernidad otorgaba a Minatitlán y Coatzacoalcos un estatus por encima de lo tradicional. De hecho, cuando los “campesinos” de estos dos poblados pidieron una dotación de tierras a los gobiernos revolucionarios, éstas les fueron negadas al aseverarse que nunca habían sido utilizadas para la

⁹³ Frans Blom arribó a Minatitlán en 1919. Entre 1920 y 1922 viajó por los numerosos campamentos petroleros de la zona y llegó hasta Tabasco y Chiapas. En 1925 organizó una expedición financiada por la Universidad de Tulane, en la búsqueda de vestigios arqueológicos en la zona. Si bien el libro producto de estas investigaciones apenas si nombra a Minatitlán y Coatzacoalcos, calificándolos de sitios poco atractivos, al igual que sus habitantes, las cartas que escribió durante su primera estancia (1919-1922) dejan entrever aspectos interesantes del Istmo veracruzano. Para las cartas de Blom, ver Frans Blom, *En el lugar de los grandes bosques*, Chiapas, Gobierno del Estado de Chiapas, CNCA-INAH, 1989, pp. 49-154; de su expedición arqueológica existe el libro *Tribes and Temples. A Record of the Expedition to the Middle America Conducted by the Tulane University of Louisiana in 1925*, New Orleans, La., The Tulane University of Louisiana, 1926.

siembra ya que su desarrollo se debía a las actividades industriales de la refinería y del puerto, así como al comercio.⁹⁴

Por el contrario, Jáltipan, Cosoleacaque y Chinameca mantuvieron su carácter de pueblos dedicados a la agricultura y a la ganadería, con una población nativa significativa. No obstante, ésta comenzó, poco a poco, a emigrar hacia Minatitlán y Coatzacoalcos en busca de trabajo. La vida económica se encontraba ya plenamente identificada con estos dos polos de desarrollo. Ni los conflictos petroleros entre el gobierno mexicano y los capitalistas extranjeros, ni las últimas sacudidas de las luchas revolucionarias fueron capaces de frenar este crecimiento.

El Istmo veracruzano, este espacio que se conformó y desarrolló a finales del siglo XIX y principios del XX, tenía ante sí un futuro promisorio. Gracias al ferrocarril y a las plantaciones, los intentos por colonizarlo se convirtieron en realidad. La explotación petrolera no hizo sino terminar de confirmar su permanencia.

A partir de 1921, la existencia de trabajadores establecidos de manera definitiva en el espacio y ya no de manera esporádica, así como el apoyo de los gobiernos revolucionarios a los sindicatos como aliados en su lucha por construir un Estado fuerte, determinarán una nueva etapa en la vida económica y laboral del Istmo. La importancia estratégica del petróleo y de la zona encontrará campo fértil para el despliegue de un nacionalismo que culminará con la expropiación de la industria petrolera en 1938.

En menos de un siglo, esta olvidada porción del territorio veracruzano se había desarrollado. Las plantaciones y el ferrocarril, empresas decimonónicas que permitieron su crecimiento, si bien expiraron, dejaron tras

⁹⁴ AGN, CNA, Resoluciones Presidenciales, vol. III, Minatitlán, Ver. 14/III/1918, fojas 136-139 y Puerto México, Veracruz, 14/III/1918, fojas 133-135.

de sí un espacio que, al iniciar la segunda década del siglo XX, se abría, una vez más, a la modernidad.

CONCLUSIONES

Durante el periodo de 1900-1921, la zona de Minatitlán-Coatzacoalcos experimentó un cambio que la llevó a convertirse en polo de atracción económica y social. Las necesidades de la época hicieron posible este crecimiento. A las demandas de materias primas y rutas para transportarlas durante el Porfiriato, siguió el petróleo, recurso estratégico motivo de pugnas entre las potencias extranjeras y los gobiernos revolucionarios.

A fines del siglo XIX, con el establecimiento de las fincas extranjeras, el Estado porfirista dio un gran paso en la colonización del Istmo veracruzano así como en la inversión de capitales foráneos en la misma. Debido a la coyuntura de la época, se dieron todas las facilidades para hacer de estas empresas un éxito. Las posibilidades laborales aumentaron la población de la zona. De esta forma, lugares como Minatitlán y Coatzacoalcos crecieron más que los municipios del antiguo cantón de Acayucan como Chinameca, Jáltipan y Cosoleacaque, los que fueron quedándose atrás ante el *boom* agrícola. Desafortunadamente, la mecánica de las plantaciones, controladas por un capital peregrino, dedicado a la explotación masiva para la exportación, limitó sus alcances, por lo que hacia 1910 gran parte de estas fincas se encontraban en decadencia. Esto no impidió que la población del Istmo continuara en ascenso, especialmente a partir de los trabajos ferrocarrileros.

La construcción del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, así como de los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz, entre 1900 y 1907, cristalizaron lo que hasta entonces había sido imposible: comunicar al Atlántico con el Pacífico, colocando a los dos istmos (el veracruzano y el oaxaqueño) como ejemplo de la modernidad porfirista. De 1880 a 1910 este éxito fomentó la urbanización y las migraciones a la zona, con lo que se dio un salto

espectacular en el crecimiento económico y social de la región. Hombres de diferentes nacionalidades y regiones de nuestro país (norteamericanos, coreanos, jamaquinos, japoneses, zapotecos, tabasqueños, chiapanecos, etc) se fueron estableciendo en la parte veracruzana.

En este desarrollo mucho tuvo que ver la figura de Weetman Pearson, el “contratista” de don Porfirio, quien hizo del Istmo su zona de influencia, no solamente como encargado de los trabajos de reconstrucción ferrocarrilera y del puerto de Coatzacoalcos, sino acaparando tierras y demás intereses, con lo que se convirtió en un importante terrateniente. Esto aumentó con los descubrimientos petroleros y la creación de la compañía El Aguila.

Aun cuando el petróleo encontrado en la zona fue escaso, la existencia de una refinería en Minatitlán determinó su mantenimiento y crecimiento. A ella arribaron trabajadores de diferentes nacionalidades, lo que le dio un aspecto cosmopolita, crisol de costumbres antiguas y “modernas”, fusión de costumbres regionales, nacionales y extranjeras. Esta situación se repetirá en Coatzacoalcos, donde las labores del puerto fomentaron el comercio y la prestación de servicios.

Este desarrollo económico también tuvo sus fricciones. Desde principios de siglo, los trabajadores del ferrocarril, empleados del gobierno y prestadores de servicios crecidos al amparo de la modernidad, empezaron a demandar una mayor libertad política, hasta desencadenar, algunos de ellos, en una oposición abierta al régimen. Para ello se aliaron con los antiguos habitantes de la zona: los grupos indígenas que vieron su espacio trastocarse con la llegada de la modernidad, pero que a pesar de ésta, subsistieron. En 1906 se unieron a los grupos urbanos en demanda de las tierras que las leyes de desamortización porfirista les habían quitado. Aparejado a esto hubo levantamientos en las plantaciones de la zona, así como huelgas de los

trabajadores ferrocarrileros, preludio de la caída del régimen. Sin embargo, el descontento en el Istmo era más político que económico. A la bonanza ferrocarrilera siguió la explotación petrolera, nueva panacea en medio del conflicto revolucionario.

La revolución en el Istmo veracruzano, a pesar de los antecedentes de los últimos años del porfiriato, no encontró eco. La zona se encontraba más ocupada en la explotación petrolera y el tráfico de mercancías, siendo, de alguna manera, controlada por los intereses británicos y norteamericanos existentes en ella, los que no estaban dispuestos a permitir la trastocación del orden por parte de las facciones en pugna. Por esta razón, mientras una parte del país era escenario de luchas e inestabilidad económica, para Minatitlán-Coatzacoalcos la revolución se encontraba representada por las gavillas que asaltaban las plantaciones y la tienda de la compañía El Aguila.

A nivel internacional, la importancia del petróleo crecía apresuradamente. El conflicto bélico de 1914, la Gran Guerra, no hizo sino agravar esta situación, convirtiéndose en motivo de disputa por parte de las grandes potencias como Estados Unidos, Inglaterra y Alemania. Los gobiernos revolucionarios, por su parte, trataron de controlar la explotación de este hidrocarburo en nuestro país mediante una legislación que fuera más restrictiva al respecto. Esto dio por resultado numerosas fricciones con los intereses norteamericanos y británicos, quienes no estaban dispuestos a pagar impuestos y demás tasaciones por el petróleo mexicano.

En respuesta a la negativa extranjera, el gobierno mexicano apoyó a los trabajadores petroleros en sus demandas de mejores salarios y condiciones labores. En la refinería de Minatitlán, tanto el gobierno estatal como federal permitieron la propagación de asociaciones obreras así como de huelgas contra la compañía El Aguila. Los ex trabajadores de las plantaciones y del

ferrocarril, así como migrantes del Istmo oaxaqueño desplazados por la caída del ferrocarril de Tehuantepec frente al de Panamá, habían conformado, entre 1910 y 1921, una población trabajadora bastante numerosa en la región, convirtiendo a Minatitlán y Coatzacoalcos en sitios de desarrollo industrial de importancia.

Por su parte, poblados como Jáltipan, Chinameca y Cosoleacaque, anteriores a Minatitlán y Coatzacoalcos, devinieron satélites de esta modernidad. Exportaron fuerza laboral, así como productos agrícolas y ganaderos para el sostenimiento de los nuevos polos urbanos. Hacia 1920, esto se volvió más evidente. Para entonces, el Istmo veracruzano, de ser una serie de proyectos en papel que databan de la Colonia, se erigía como una realidad; una realidad en la que mucho había tenido que ver la política de Díaz con respecto a la modernización del país, así como los intereses extranjeros en ella establecidos. A diferencia de otros polos económicos decimonónicos, éste no decayó. Por el contrario, su crecimiento se sostuvo entre 1910-1920. A partir de 1921, la paulatina institucionalización del régimen revolucionario lo hará entrar en una nueva etapa, caracterizada por una mayor participación obrera en la vida económica, política y social de la zona, lo que determinará, hacia 1938, la expropiación petrolera.

BIBLIOGRAFIA

ARCHIVOS

- NA National Archives, Despatches from US Consuls in Minatitlán, april 13, 1853-october 7, 1880.
- AGN Archivo General de la Nación, Ramos:
CNA, Resoluciones Presidenciales
Departamento del Trabajo
Departamento del Petróleo
Ferrocarriles
Fomento Ferrocarriles
Gobernación
Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas
Heráldica
- AHSRE Archivo Histórico de la Secretaría de Relaciones Exteriores.
- CPD Colección Porfirio Díaz, años de 1900-1912.
- AGEV Archivo General del Estado de Veracruz, Fondos:
Gobernación
Fomento

PERIODICOS Y REVISTAS

- Boletín del Petróleo, 1917-1920.
- El Diario del Hogar, 1880-1910.
- El Federalista, 1871.
- El Imparcial, 1897-1910.
- La Libertad, 1880.
- El Monitor Republicano, 1878-1885.
- El Mundo Ilustrado, 1894-1910.
- El País, 1899-1907.

El Progreso de México, 1897-1905.

El Siglo XIX, 1880-1895.

El Tiempo, 1900-1910.

El Universal, 1941.

La Opinión, 1936-1940.

DOCUMENTOS DE FONDOS RESERVADOS Y COLECCIONES ESPECIALES

- Bellet, Daniel, La nouvelle voi maritime, le Canal du Panama, Paris, Guilmoto, 1910.
- Blom, Frans, Tribes and Temples. A Record of the Expedition to the Middle America Conducted by the Tulane University of Louisiana in 1925, New Orleans, La., The Tulane Univeristy of Louisiana, 1926.
- Cámara de Senadores, El petróleo. La más grande riqueza nacional, México, Cámara de Senadores, 1923.
- Covarrubias, Miguel, México South: The Isthmus of Tehuantepec, London, Cassell, 1928.
- Charpenne, Pierre, Mon voyage au Mexique ou le colon du Cuazacoalco, Paris, Roux, 1836.
- De Garay, José, An account of the Isthmus of Tehuantepec in the republic of Mexico; with proposals for establishing a communication between the Atlantic and Pacific oceans, based upon the surveys and reports of a scientific commision, Londres, J.D. Smith & Co., 1846.
- Departamento de Estadística del estado de Veracruz, Sinopsis de la división territorial del estado, Xalapa, Tipografía del Gobierno del Estado, 1900.
- Departamento de la Estadística Nacional, Censo General de Habitantes. 30 de noviembre de 1921. Edo de Veracruz, México, Talleres Gráficos de la Nación, 1928.
- De Sainte Croix, Lambert, Onze mois au Mexique, Paris, Librairie Plon, 1897.
- Dirección General de Estadística, Censo General de la República mexicana verificado el 20 de octubre de 1895, México, Oficina tipográfica de la Secretaría de Fomento, 1897.
- Figuroa, Abelardo J., La ciudad de Coatzacoalcos, México, ed. del autor, 1976.
- Giordan, François, Description et colonisation de l'Isthme de Tehuantepec,

- précédée d'une notice historique, París, Ed. Aufray, s/f.
- Hermesdorf, Matías Gustavo, "On the Isthmus of Tehuantepec", en The Journal of the Royal Geographical Society, vol. 32, Londres, Ed. John Murray, 1862.
- Padua, Cándido Donato, Movimiento revolucionario de 1906 en Veracruz. Relación cronológica de las actividades del PLM en los ex cantones de Acayucan, Minatitlán, San Andrés Tuxtla y centro del país, s/e, 1986.
- Peñañiel, Antonio, Censo General de la República mexicana, verificado el 28 de octubre de 1900, vol. XI, México, Imprenta de la Secretaría de Fomento, 1905.
- Pérez, Abel, Minatitlán y otros tópicos de actualidad, Veracruz, Ver., Ed. del autor, 1947.
- Pérez Milicua, Luis, Compendio de Geografía física, política y económica del estado de Veracruz formado con presencia de los datos más modernos, 2ª edición corregida y aumentada, México, Ch. Bouret, 1909.
- Veracruz. Reseña geográfica y estadística, México, Librería de la Viuda de Bouret, 1912.
- Prieto, Alejandro, Proyectos sobre la colonización del Istmo de Tehuantepec, México, Imprenta de Ignacio Cumplido, 1884.
- Ramos, Anatolio, Recoger los pasos. Azares y andares de un petrolero, Minatitlán, Ver., s/ed., 1990.
- Ratzel, F., Aus Mexico. 1864, Breslau, 1878.
- Stuckle, Henri, Le chemin de fer de l'Isthme de Tehuantepec, New York-Paris-London, 1869.
- Secretaría de Agricultura y Fomento, Tercer Censo de la población de los Estados Unidos Mexicanos verificado el 27 de octubre de 1910, México, oficina impresora de la Secretaría de Hacienda, 1918.
- Southworth, R., El estado de Veracruz-Llave, Xalapa, Gobierno del Estado de Veracruz, 1900.
- Vaquero, Adventures in Search of a form of Life in Hispanoamérica, Londres, John Bale, Sons and Danielsson, 1911.
- Velasco, Alfonso Luis, Geografía y estadística de la República mexicana, tomo III, México, s/e, 1890.
- Williams, John Jay, El Istmo de Tehuantepec. Resultado del reconocimiento que para la construcción de un ferrocarril de comunicación entre los océanos Atlántico y Pacífico ejecutó la Comisión Científica, bajo la dirección del sr. J.G. Barnard, México, Imprenta de Vicente García Torres, 1852.

LIBROS Y ARTICULOS

- Aguilar, Martín y Leopoldo Alafita, "El istmo veracruzano: notas para una historia de la construcción de una región", en Anuario X, Xalapa, Veracruz, Instituto de Investigaciones Histórico-Sociales, Universidad Veracruzana, 1996.
- Aguilar, Martín, Minatitlán-Coatzacoalcos, inédito.
- Alafita Méndez, Leopoldo, *et al.*, Historia gráfica de la industria petrolera y sus trabajadores (1900-1938), Xalapa, Veracruz, Instituto Veracruzano de la Cultura-Centro de Investigaciones Históricas, Universidad Veracruzana, 1988.
- Allub, Leopoldo y Marco A. Michel (comps), Impactos regionales de la política petrolera en México, México, Centro de Investigaciones Sociales, 1982.
- Arellanes Meixeiro, Anselmo, "Finca cafetalera y plantación en el sur. Oaxaca a finales del siglo XIX", en María Eugenia Romero Ibarra y Pablo Serrano (coords.), Regiones y expansión capitalista en México durante el siglo XIX, México, UNAM-Universidad de Colima, 1998.
- Azaola Garrido, Elena, Rebelión y derrota del magonismo agrario, México, SEP, 1982.
- Bach, F. y M. De la Peña, México y su petróleo. Síntesis histórica, México, Editorial México Nuevo, 1938.
- Báez Jorge, Los zoque-popolucas, México, SEP, 1973.
- Bartra, Armando, El México bárbaro. Plantaciones y monterías del sureste durante el Porfiriato, México, Ediciones El Atajo, 1996.
- Bassols Batalla, Angel, México: formación de regiones económicas, México, UNAM, 1992.
- Baumann, Friederik, "Terratenientes, campesinos y la expansión de la agricultura capitalista en Chiapas, 1896-1916", en Mesoamérica, núm. 5, CIRMA, 1983.
- Blázquez, Carmen (comp.), Veracruz, Informe de sus Gobernadores, tomos I-XII, Xalapa, Veracruz, Gobierno del Estado, 1986.
- Blom, Frans, En el lugar de los grandes bosques, Chiapas, Gobierno del Estado de Chiapas-INAH-CNCA, 1989.
- Brasseur, Charles, Viaje por el Istmo de Tehuantepec, México, FCE, 1981.
- Bradley, Richard, Processes of Sociocultural Change and Ethnicity in

- Southern Veracruz, Ph. D. Diss., Oklahoma, The University of Oklahoma Press, 1988,
- Brown, Jonathan C., “Los trabajadores y el capital foráneo en la industria petrolera mexicana”, en Secuencia, 34, enero-abril 1996, pp. 93-128.
- Cardoso, Ciro, México en el siglo XIX (1821-1910), México, Nueva Imagen, 1980.
- Cardoso de Oliveira, Roberto, Etnicidad y estructura social, México, CIESAS, 1992.
- Caulfield, Norman, “Wobblies and Mexican Workers in Mining and Petroleum. 1905-1924”, en International Review of Social History, vol. 40, part. 1, abril 1995, pp. 51-76.
- Cifuentes, Bárbara, Letras sobre voces. Historia de los pueblos indígenas de México, México, CIESAS-INI, 1998.
- Coatsworth, John, El impacto económico de los ferrocarriles en el porfiriato, 2 vols, México, SEP-Setentas, 1976.
- Cockcroft, James, Precursores intelectuales de la Revolución Mexicana (1900-1913), México, Siglo XXI Editores, 1971.
- Connolly, Priscilla, El contratista de don Porfirio, México, UAM-COLMICH-FCE, 1997.
- Cosío Villegas, Daniel Historia moderna de México. El Porfiriato. La vida económica, t. VIII, México, Editorial Hermes, 1955.
- Cruz Martínez, Florentino, Cosoleacaque, génesis de un pueblo nahua, Cosoleacaque, Veracruz, CONACULTA-Dirección General de Culturas Populares, 1990.
- De Fossey, Mathieu, Viaje a México, México, CONACULTA, 1994.
- De Solís, Joseph, “Estado en que se hallaba la provincia de Guazacoalcos en el año de 1599”, en Boletín del Archivo General de la Nación, t. XVI, México, AGN, núm. 2.
- Del Corral, Miguel, La costa de Sotavento, editado por Leonardo Pasquel, México, Editorial Citlaltépetl, 1963.
- Delgado Calderón, Alfredo, Acayucan: tierra sublevada. La rebelión indígena de 1887, Acayucan, SEP-CONACULTA, Dirección Gral de Culturas Populares, 1989.
- Florescano Mayet, Sergio, Las divisiones políticas del estado de Veracruz. 1824-1917, Xalapa, Veracruz, IIESES-Universidad Veracruzana, 1979.
- Gage, Thomas, Viajes en la Nueva España, La Habana, Casa de las Américas, 1980.
- Nuevo reconocimiento de las Indias Occidentales, México, CNCA, 1994.

- García de León, Antonio, *Pajapan, un dialecto mexicano del Golfo*, México, INAH, 1976.
- García Márquez, Gabriel, *Cien años de soledad*, 9ª impresión, México, Editorial Diana, 1991.
- García Morales, Soledad, "Análisis de la estadística de 1907. Haciendas y hacendados", en Carmen Blázquez *et al.*, *Veracruz, un tiempo para contar*, Xalapa, UV-INAH, 1989, pp.131-179.
- y José Velasco Toro (coords), *Memorias e informes de jefes políticos y autoridades del régimen porfirista. 1883-1911*, t. VI, Xalapa, Veracruz, Universidad Veracruzana, 1997.
- Garner, Paul, "La compañía Pearson y el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec (1896-1907)", en Romana Falcon y Raymond Buve (comps), *Don Porfirio Presidente...nunca omnipotente*, México, UIA-Depto de Historia, 1998.
- Gobierno del Estado de Veracruz, *Cien Viajeros en Veracruz*, vols VII y VIII, Xalapa, Veracruz, Gobierno del Estado, 1992.
- González Navarro, Moisés, *La colonización en México. 1877-1910*, México, s/e, 1960.
- Guerra, Francois-Xavier, "Teoría y método en el análisis de la Revolución mexicana", en *Revista Mexicana de Sociología*, México, año LI, núm. 2, abril-junio 1989, pp. 3-24.
- *México. Del antiguo régimen a la Revolución*, t. II, México, FCE, 1995.
- Hall, Linda B., *Oil Banks and Politics*, Austin, University of Texas Press, 1995.
- Hart, John M., *El México revolucionario*, México, Alianza Editorial Mexicana, 1992.
- Henderson, Peter, "Modernization and change in Mexico: La Zacualpa Rubber Plantation, 1890-1920", en *Hispanic American Historical Review*, 73: 2, may 1993, pp.235-260.
- Hoffmann, Odile y Emilia Velázquez (coords.), *Las llanuras costeras de Veracruz: la lenta construcción de regiones*, México, Universidad Veracruzana-ORSTROM, 1994.
- Humboldt, Friedrich Alexander, *Ensayo político sobre el Reino de la Nueva España*, 3 edición, México, Editorial Porrúa, 1978.
- Iglesias, José María, *Acayucan en 1831*, México, Edit. Citlaltépetl, 1966.
- Kaerger, Karl, *Agricultura y colonización en México en 1900*, México, Universidad Autónoma de Chapingo, CIESAS, 1986.
- Katz, Friedrich, *La servidumbre agraria en México en la época porfiriana*, México, Editorial Era, 1980.

- La Guerra secreta en México, t. II, México, Ediciones Era, 1982.
- Porfirio Díaz frente al descontento popular regional: 1891-1893. Antología documental, México, UIA, 1985.
- Knight, Alan, La Revolución Mexicana, vol. 1, México, Grijalbo, 1996.
- Maison, Hippolite y Charles Debouchet, La colonización francesa en Coatzacoalcos, Xalapa, Veracruz, Universidad Veracruzana, 1986.
- Martínez Hernández, Santiago, Tiempos de revolución. La Revolución mexicana vista por un campesino zoque-popoluca, México, La Red de Jonás, 1982.
- Meyer, Lorenzo, Los grupos de presión extranjeros en el México revolucionario, México, Colección del Archivo Histórico Diplomático Mexicano, SRE, 1973.
- México y los Estados Unidos en el conflicto petrolero (1917-1942), México, COLMEX, 1981.
- e Isidro Morales, Petróleo y nación. 1900-1987. La política petrolera en México, México, FCE, 1990.
- Su majestad contra la Revolución Mexicana, 1900-1950. El fin de un Imperio informal, México, COLMEX, 1991.
- Meyer, Michael, Huerta. A Political Portrait, Nebraska, University of Nebraska Press, 1972.
- Michel, Marco Antonio, "Petróleo y cambio social en el sureste de México", en Foro internacional, vol. 18, núm. 4, 72, abril-junio 1978, pp. 691-709.
- Munch, Guido, Etnología del Istmo veracruzano, México, UNAM-Instituto de Investigaciones Antropológicas, 1983.
- Nahmad Molinari, Daniel, "Desarrollo industrial y grupos de poder en el sur de Veracruz", en Blázquez, Carmen, et al., Veracruz, un tiempo para contar, Xalapa, UV-INAH, 1989, pp.191-215.
- Nicasio González, Irma Maribel, La identidad de los zapotecos del Istmo de Tehuantepec en la ciudad petrolera de Minatitlán, Veracruz, tesis de Licenciatura en Antropología social, México, ENAH, 1997.
- Nolasco Armas, Margarita, Cuatro ciudades: el proceso de urbanización dependiente, México, UNAM, 1976.
- Ortiz de Ayala, Tadeo, Istmo de Tehuantepec, Xalapa, Veracruz, Edit.Citlaltépetl, 1966.
- Ortiz González, Roberto, Compañía mexicana de petróleo El Aguila, S.A. : 1908-1938. Su importancia en la industria mexicana, tesis de Maestría en Estudios regionales, México, Instituto de Investigaciones José María Luis Mora, 1995,
- Ortiz Wadgymar, Arturo, Aspectos de la economía del Istmo de Tehuantepec,

- México, UNAM, 1971.
- Ota Mishima, María Elena, *Siete migraciones japonesas en México. 1890-1978*, México, COLMEX, 1982.
- Pasquel, Leonardo, *La revolución en el estado de Veracruz*, t. I, México, INEHRM, 1971.
- La rebelión agraria en Acayucan en 1906*, México, Editorial Citlaltépetl, 1976.
- Prévot Schapira, Marie France, *Petrole et nouvel espace industriel au Mexique. Coatzacoalcos-Minatitlán*, Thèse Doctorale en Etudes urbaines, Paris, Université de la Sorbonne, 1981.
- “Una modernización a marchas forzadas”, en Emilia Velázquez *et al.*, *Llanuras costeras de Veracruz*, Xalapa, Veracruz, Universidad Veracruzana - Gobierno del Estado de Veracruz, 1992.
- Ramírez Lavoignet, David, *Soteapan. Luchas agrarias*, Xalapa, Veracruz, Universidad Veracruzana, 1971.
- Reina, Leticia, “Estados Unidos e Inglaterra en pugna por el Istmo de Tehuantepec”, en *Eslabones*, México, 1991, pp.82-89.
- “Los albores de la modernidad: el ferrocarril de Tehuantepec”, en *Anuario VIII*, Xalapa, Veracruz, IHS-Universidad Veracruzana, 1992.
- “Las dos caras de la modernidad”, en *Guchachi Reza*, núm. 34, Oaxaca, julio-agosto 1992, pp.20-28.
- “Los istmos centroamericanos: Nicaragua, Panamá y Tehuantepec”, en *Dimensión antropológica*, México, año 1, vol. 2, septiembre-diciembre 1994, pp.71-94.
- (coord.), *Economía contra sociedad. El Istmo de Tehuantepec. 1907-1986*, México, Nueva Imagen, 1994.
- “Etnicidad y género entre los zapotecas del Istmo de Tehuantepec. 1840-1890”, en Leticia Reina (coord.), *La reindianización de América, siglo XIX*, México, Siglo XXI Editores, 1997, pp.340-357.
- “El impacto económico del Ferrocarril de Tehuantepec y el poder de los zapotecas en la región”, en Rosa María Meyer (coord.), *Identidad y prácticas de los grupos de poder en México, siglos XVII-XIX*, colección científica, serie Historia, México, INAH, 1999, pp. 183-199.
- Roeder, Ralph, *Hacia el México moderno: Porfirio Díaz*, tomo II, México, FCE, 1995.
- Ruiz Cervantes, Francisco José, “Promesas y saldos de un proyecto hecho realidad (1907-1940)”, en Leticia Reina (coord.), *Economía contra sociedad. El Istmo de Tehuantepec. 1907-1986*, México, Editorial Nueva Imagen, 1994, pp. 27-167.

- Ruz, Mario Humberto, Savia india, floración ladina. Apuntes para una historia de las fincas comitecas, México, CNCA, 1992.
- “Etnicidad, territorio y trabajo en las fincas decimonónicas de Comitán”, en Leticia Reina (coord.), La reindianización de América. siglo XIX, México, Siglo XXI Editores, 1997, pp.267-293.
- Rojas, Basilio, Miahuatlán, un pueblo de México, México, s/e, 1964.
- Rojas Rosales, L. Armando, Reconstrucción del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, 1894-1919, tesis de Maestría en Historia, México, UAM-Iztapalapa, 1991.
- Salinas Aragón, Raúl, Minatitlán de ayer, de don Viriato Da Silveira Pérez, cronista de la ciudad, Minatitlán, Veracruz, s/e, 1993.
- Minatitlán y su refinería, Minatitlán, Veracruz, Grupo Editorial Azteca, 1996.
- Santos Llorente, Javier, El petróleo en Veracruz, México, PEMEX, 1988.
- Sehivon de la Maza, Elena Susana, La influencia del establecimiento de la refinería de la ciudad de Minatitlán Ver., en la organización espacial del uso del suelo, tesis de Licenciatura en Geografía, México, Facultad de Geografía, UNAM, 1988.
- Skerrit, David, Rancheros sobre tierra fértil, Xalapa, Veracruz, Universidad Veracruzana, 1993.
- Soler, Ricaurte, Panamá, historia de una crisis, México, Siglo XXI Editores, 1989.
- Spender, John Alfred, Weetman Pearson, First Viscount Cowdray, London, Cassell, 1930.
- Thomson, Guy P. C., “La colonización del Departamento de Acayucan: 1824-1834”, en Historia mexicana, vol. 24, núm. 2, 94, oct.-dic. 1974.
- Toledo, Alejandro, Geopolítica y desarrollo en el Istmo de Tehuantepec, México, Centro de Ecología y Desarrollo, 1995.
- “El Istmo de Tehuantepec ¿del paraíso terrenal al infierno petrolero?”, en La Jornada Ecológica, México, año 5, núm. 52, martes 26 de noviembre de 1996.
- Geopolítica y medio ambiente en el Istmo de Tehuantepec, México, Centro de Ecología y Desarrollo-La Jornada, 1996.
- Trens, Manuel B., Historia de Veracruz, tomos IV-VI, México, s/e, 1950.
- Uribe Cruz, Manuel, El movimiento obrero-petrolero en Minatitlán, Ver. 1908-1924, tesis de Licenciatura en Antropología social, Xalapa, Veracruz, Universidad Veracruzana, 1980.
- Tradición, petróleo y revuelta en Minatitlán Veracruz, México, PEMEX, 1988.
- Valdivieso Castillo, Julio, Historia del movimiento sindical petrolero en

- Minatitlán Veracruz, México, Imprenta Mexicana, 1983.
- Van Young, Eric, “haciendo historia regional: consideraciones metodológicas y teóricas”, en Pedro Pérez Herrero (comp.), Región e historia en México (1700-1850), Antologías Universitarias, México, Instituto de Investigaciones José María Luis Mora, 1997.
- Velasco Toro, José, “Legislación e indigenismo en Veracruz durante el siglo XIX”, en México indígena, suplemento 9, México, INI, febrero 1979.
- Verduzco, Gustavo, Campesinos itinerantes; colonización, ganadería y urbanización en el trópico petrolero de México, México, COLMICH, 1982.
- Villaseñor y Sánchez, José Antonio, Teatro Americano, México, Editora Nacional, 1952.
- Villoro, Luis, “Sobre la identidad de los pueblos”, en Ramón Ruiz (coord.), Reflexiones sobre la identidad de los pueblos, Tijuana, El Colegio de la Frontera Norte, 1994, pp. 23-35.
- Winfield Capitaine, Fernando, “Chinameca: una relación geográfica del siglo XVIII”, en La Palabra y el Hombre, Xalapa, Veracruz, Universidad Veracruzana, núm. 15, julio-sept. 1965.
- Young, Desmond, Member for México. A biography of Weetman Pearson, London, Cassell, 1966.
- Zarauz López, Héctor, El Porfiriato y la revolución mexicana (1911-1912) en el Istmo de Tehuantepec, tesis de Licenciatura en Sociología, México, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM, 1993.
- “El petróleo como elemento de disputa mundial y rebelión local”, en Sólo Historia, núm. 6, oct.-dic. 1999, pp. 50-56.
- Zea, Leopoldo, El positivismo en México, t. I, México, COLMEX, 1943.