

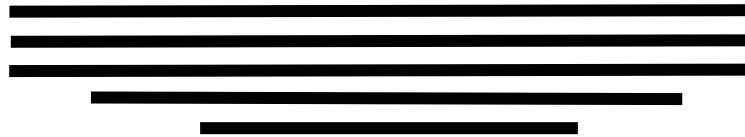
BENEMÉRITA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE PUEBLA

FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS

COLEGIO DE HISTORIA



BUAP



LOS INICIOS DE LA INDUSTRIALIZACIÓN EN
LA CUENCA DEL COATZACOALCOS 1896-1940

TESIS

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE
LICENCIADO EN HISTORIA

PRESENTA

LUIS ANTONIO ARMAS ALOR

ASESOR DE TESIS:
DR. MARCO ANTONIO VELÁZQUEZ ALBO

2020



Colegio de
Historia

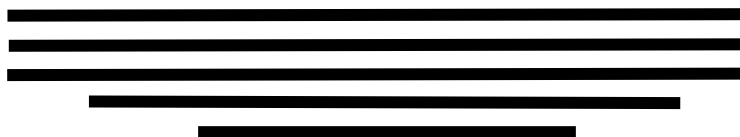
BENEMÉRITA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE PUEBLA

FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS

COLEGIO DE HISTORIA



BUAP



**LOS INICIOS DE LA INDUSTRIALIZACIÓN EN
LA CUENCA DEL COATZACOALCOS 1896-1940**

TESIS

**QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE
LICENCIADO EN HISTORIA**

PRESENTA

LUIS ANTONIO ARMAS ALOR

ASESOR DE TESIS:
DR. MARCO ANTONIO VELÁZQUEZ ALBO

2020



**Colegio de
Historia**

Agradecimientos

“El pasado es un país extranjero, allí hacen las cosas de otra forma”

L.P. Hartey

*Gracias a **Dios**, que me brindó la inspiración y la fuerza para investigar y elaborar mi tesis.

*Agradezco a mi madre: **Alma Patricia Alor Castillo** por su amor, cariño, dedicación y apoyo en estos años, ha sido mi guía y mi fortaleza para llegar aquí y terminar mi licenciatura. Tengo el orgullo y el privilegio de ser su hijo.

***Gracias papá José Luis Armas (+)**, por tu amor, por tu dedicación en los siete años que viviste junto a mí, te recuerdo como un padre cariñoso, responsable, pendiente de su familia, y también como un hombre trabajador y honesto.

*A mi hermano **Diego Omar Armas Alor**, por estar siempre presente, acompañándome, compartiendo diversos momentos, hasta cuando fuimos cómplices de travesuras.

*Gracias a mis abuelos maternos: **Fidel (+) (PapáBibi) y Guadalupe (mamalú)**, por su amor infinito, por su cariño, por haber cuidado de mí, por su presencia y su apoyo incondicional, platicarme sus anécdotas del Coatzacoalcos antiguo, hizo surgir en mí, el interés sobre la evolución de mi ciudad natal.

*Agradezco a **Juana del Rosario Alor Castillo**, mi mamatía, por estar siempre, por su amor y cariño ilimitado.

*Gracias **Fidel Alor Castillo (+)**, porque fuiste mi figura paterna, mi papá cuando José Luis (+) marchó al viaje sin retorno, gracias por tu cariño, por tu apoyo y por heredarme esa pasión futbolera.

*Corresponde expresar mi agradecimiento a mi abuelita Beatriz García Sánchez, quien siempre me ha brindado su amor y cariño, por recibirme en su casa, cuando inicié mis estudios universitarios.

*A mis padrinos los antropólogos Alejandra Esteves García y Jorge Caballero Ojeda, por su cariño, por sus consejos, por sus aportaciones a esta tesis, siempre han sido parte de mi familia.

También debo agradecer a todas las personas que me han brindado apoyo y colaboración, para elaborar esta tesis con éxito, especialmente a quienes me abrieron las puertas y compartieron sus conocimientos en este trabajo de investigación:

-Infinitamente agradezco a mi asesor de tesis el Dr. Marco Antonio Velázquez Albo, quien me escogiera como su alumno para orientar y dirigir mi trabajo de investigación, gracias por su confianza, dedicación, apoyo y por todas las correcciones al presente.

-A los Doctores Amado Manuel Cortes y Abraham Moctezuma Franco, les agradezco el leer, revisar y ser sinodales, de este trabajo de investigación.

-Corresponde mi agradecimiento al C. Rafael Alcántara Conde, Cronista Adjunto del Municipio de Coatzacoalcos, Veracruz, persona que de forma grata y amable, me facilitó la documentación pertinente para elaborar esta tesis, asimismo atendió y aclaró mis dudas, siempre con una actitud amena.

-Gracias a la Master en Historia Emma Garrido Sánchez, por los diversos apoyos brindados como el servicio social y la participación en foros académicos.

-A la Lic. Martha Alicia López Córdova, le agradezco su apoyo en la revisión de la redacción de esta tesis.

-Gracias a la C.P. Romelia Preciado Solís, mi tía Rome, por haberme apoyado y recibirme en su casa, cuando hice mi trabajo de campo en los archivos históricos de la Ciudad de México.

-Muchas gracias a mis amigas Irma Nafhielii Benítez Díaz y Naomi López Ortega, por su amistad incondicional y su cariño invaluable desde hace varios años atrás.

-Por último mencionó a mi mascota "Ariel", mi perrita, quien fuera mi compañera de casa durante mis estudios universitarios.



Presentación

Originario de la Ciudad y Puerto de Coatzacoalcos, nacido en una familia donde la fuente de ingresos era el trabajo en PEMEX de mi Padre José Luis Armas Velázquez (+) y el trabajo antropológico (CONACULTA) – docente (COBAEV) de mi Madre Alma Patricia Alor Castillo, crecí rodeado de la importancia que estas labores en la región, con un pensamiento que se inculco desde niño, decidí investigar los principios de lo que hoy es la cuenca del Coatzacoalcos industrialmente hablando, como sanemos todo tiene un origen y si bien todo mundo conoce que partir de la década de 1970 existe un apogeo, mi abuelo materno Fidel Alor Maldonado me había mencionado que existía una historia previa a ello, que incluso quisieron partir nuestro país, algo similar a los sucedido con Panamá.

Con el paso del tiempo me surgieron mucho más preguntas, algunas las podía contestar mi abuelito otras no, con esas dudas clavada en mí, comencé mis estudios profesionales en la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, donde me pareció perfecto titularme con un tema de tesis que enalteciera Coatzacoalcos, aunque primeramente solo yo veía la importancia de la región, las clases con quien ahora funge como mi asesor de tesis el Dr. Marco Antonio Velázquez Albo, me alentaron a seguir con este tema y explotarlo al máximo, la temática evolucionó a lo largo de tres Seminarios, el Metodológico, además del Seminario de Historia Regional y el Seminario de Investigación Histórica, todo impartidos por el catedrático que me permitió abordar a mis posibilidades el tema de una mejor manera, comprendí que si bien Coatzacoalcos era el centro de la industrialización también las ciudades aledañas tomaban un papel importante en este rol industrial por ello decidí ampliar mi área de estudio de ahí el nombre ya que todas las ciudades limitan con la cuenca del Coatzacoalcos.

Primeramente solo quería conocer los orígenes de la industria petrolera, no obstante cuando comencé a investigar al respecto entendí que la industria del hidrocarburo solo era una de los tres principales sustentos económicos de la cuenca debido a esto, de anexaron la industria portuaria y ferroviaria, el dibujo anterior

realizado por mi hermano Diego Omar Armas Alor, resalta estas tres actividades además de plasmar a la serpiente emplumada, que hace alegoría en parte al río y a la ciudad que se estudia.

En el trabajo se presenta la forma en que la cuenca del Coatzacoalcos se comenzó a industrializar a finales del siglo XIX y principios del XX, con el fin de que la población tanto local como externa, comprendan la importancia que posee la región desde la época prehispánica, para dicha investigación se realizó una segmentación en tres capítulos, cada uno con subdivisiones.

El primero capítulo se decidió denominarlo **EL LUGAR DONDE SE ESCONDE LA SERPIENTE**, se le tituló así, porque en él se hablará de la importancia de la región y del porque el actual nombre de Coatzacoalcos, el origen del nombre; al igual se narrarán todos los sucesos relevantes de la cuenca antes del proceso de modernización, es decir antes de la etapa que se va a estudiar 1896-1940, de la forma en que el espacio comenzó a ser poblado y a adquirir cada vez más importancia.

El capítulo intermedio es en el que se desarrolla la mayor parte del tema central, se titula, **LA MODERNIZACIÓN DE LA CUENCA** en el cual, se comentan los personajes que intervinieron en el proceso de industrialización, así como las modificaciones que se realizaron para convertir a la cuenca en una zona importante durante el porfiriato hasta la actualidad, incluso se abordará la importancia de la entidad veracruzana en los años estudiados, además de lo sucedido en la cuenca durante la Revolución Mexicana, siendo un periodo tan complejo, que incluso a más de un siglo de su comienzo se desconoce el año en que se termina, mientras existen historiadores que marcan su final en 1917 con la constitución elaborada en ese año, otros sector realiza el corte en 1919 con la muerte del caudillo del sur, por otro lado un grupo la concluye en 1920 con la muerte del líder constitucionalista, también hay un conjunto que terminan el proceso en 1923 con la muerte de Francisco Villa, e incluso personalidades que se extienden más hasta el final del sexenio de Lázaro Cárdenas, ya que en esos seis años se cumplieron la mayoría de las demandas por las cuales estalló la Revolución u otros hasta el sexenio del

veracruzano Miguel Alemán Valdez, cuando ocupa la silla presidencial un civil y deja de ser ocupada por un militar, o incluso se puede apuntar como el fin del movimiento el 2018 año en que un partido político de izquierda gana las elecciones presidenciales; como mi tema no es referente a la Revolución Mexicana, no hago mucho hincapié en su finalización ni el porqué de esta, simplemente el periodo Revolucionario para mi terminará en 1934, porque el siguiente capítulo será solo del Cardenismo; dicho periodo por el hecho de ser tan complejo trajo grandes cambios sociopolíticos al país, lo que impactó a las industrias estudiadas en este trabajo.

Mientras que el último se titula **LA ERA DE CÁRDENAS ÉPOCA DE NACIONALIZACIONES**, donde se explica el sexenio del General Lázaro Cárdenas haciendo énfasis en las expropiaciones ferroviaria y petrolera, así mismo la narración de los primeros años de operación de PEMEX y las problemáticas que este tuvo al iniciar sus operaciones, e incluso se expone de manera general las problemáticas petroleras en el continente; continuando con la bibliografía consultada para la elaboración de esta tesis y finalmente los anexos.

La distribución de la información se realizó de la manera más simplificada posible, ya que al ser un tema de gran extensión temporal y abordando tres industrias, teniendo un río de información se necesitaba navegar de la mejor manera en ella y extraer lo más relevantes, que impactara la cuenca del Coatzacoalcos entre los años 1869-1940.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN.....	12
-------------------	----

CAPITULO I

LUGAR DONDE SE ESCONDE LA SERPIENTE.....	24
---	----

1.1.- EL PETRÓLEO EN LA ÉPOCA PREHISPÁNICA Y VIRREINAL.....	27
--	----

1.2 LA CUENCA ANTES DEL PORFIRISMO.....	32
---	----

1.3.-LA UNIÓN DE LOS MARES.....	45
---------------------------------	----

1.4 TRATADO MCLANE-OCAMPO.....	54
--------------------------------	----

CAPITULO II

MODERNIZACIÓN DE LA CUENCA.....	65
---------------------------------	----

2.1.- LORD CROWDRAY WEETMAN PEARSON EL INGLÉS DUEÑO DE VERACRUZ.....	79
---	----

2.2.- VERACRUZ EL EJE DE LA ECONOMÍA NACIONAL.....	111
---	-----

2.3.-LA CUENCA DURANTE REVOLUCIÓN MEXICANA.....	130
--	-----

CAPITULO III	
LA ERA DE CÁRDENAS	
ÉPOCA DE NACIONALIZACIONES.....	149
3.1.-EXPROPIACIÓN FERROCARRILERA.....	154
3.2.-VOX POPULI LAS VOCES INCONFORMES DEL SUR.....	162
3.3 EXPROPIACIÓN PETROLERA.....	172
3.4 CONTEXTO MUNDIAL: LA LUCHA POR EL PETRÓLEO EN AMÉRICA LATINA.....	195
APUNTES FINALES.....	201
FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA.....	208
ANEXOS.....	225

INTRODUCCIÓN

México es uno de los territorios con mayor biodiversidad en todo el mundo, por tales características se le otorgó el título de megadiverso porque reúne los rasgos que definen dichos países, el hecho de tener diferentes ecosistemas lo cual es generado por su pluralidad geográfica en distintas regiones, es lo que lo convierte en una nación muy rica en recursos naturales, solo el hecho de tener fronteras extensas con ambos océanos nos da una idea del potencial que tiene nuestro país, ya que una nación que tenga salida al mar tiene mejor potencial económico al momento de realizar comercio internacional marítimo ya que para un comercio mundial la mayoría de la mercancía es movilizada por vía marítima

Con relación a lo anterior entre tantas zonas diversas, también existen regiones que sobresalen por su cultura, historia, gastronomía, clima, geografía, cada uno de estos lugares con características peculiares se convierten en sitios de alta relevancia, para el ámbito económico y comienzan a ser explotados con distintas industrias; algunas zonas costeras toman gran relevancia para un plan económico nacional.

Desde la época colonial se habían localizado las regiones estratégicas para su explotación, incluso algunas comenzaron a ser aprovechadas desde de esos años, como el Puerto de Veracruz, el Puerto de Acapulco, la Villa del Espíritu Santo, en el caso de los puertos, mientras que ciertas zonas de fertilidad, como el caso del Istmo de Tehuantepec, la zona del altiplano central, fueron aprovechadas por la agricultura y/o la cría de ganado, estos espacios una vez localizados, fueron explotados prácticamente de manera continua, incluso a pesar de las distintos cambios sociopolíticos que ha tenido la ahora llamada nación mexicana; sin embargo, una de las principales dificultades con las cuales tuvo que lidiar el General Porfirio Díaz Mori, fue el hecho que entre tantos conflictos que pasó México, ningún mandatario se había preocupado por la modernización del país, porque priorizaban la estabilidad política de la población, por lo cual, la tarea de Díaz era titánica porque prácticamente tenía que empezar desde cero la industrialización del país, porque

este se encontraba en un estado de tipo rural, no obstante, su mandato a pesar de ser considerado como una dictadura fue muy benéfica en el aspecto industrial para México, el mayor auge de estas zonas que en la actualidad se conocen como ZEE (Zona Económicamente Espacial) fue durante el periodo que estuvo al frente el General Porfirio Díaz, puesto que para su proyecto de nación era importante explotar al máximo las zonas estratégicas, para reactivar la economía del territorio nacional y para que esta se diera a conocer a nivel mundial. En dicho proyecto se buscaba que México entrara al concierto de los estados industrializados, una vez consolidado en el poder comenzó a modernizar estas áreas, para que se compitiera en un mismo nivel, con los países desarrollados el actual grupo de los ocho, (que habían empezado su industrialización prácticamente un siglo antes con la llamada Revolución Industrial), ya que no quería que la nación mexicana se quedara atrás en la carrera industrial.

Durante el mandato del General Porfirio Díaz, estas regiones iban a ser explotadas en el mejor sentido posible para la economía nacional, así como también, para la economía mundial, pero en su proyecto de se desató otra de las principales características de su gobierno, el hecho de siempre priorizar al extranjero, sin duda fueron varias regiones, que fueron aprovechadas por inversionistas de capital internacional, pero una de las más destacadas fue la región geográfica del estado de Veracruz y si este lo dividimos, nos da las zonas de la faja de oro al norte de la entidad y al sur el Istmo de Tehuantepec como las áreas más importante, la segunda que es la que se aborda en este trabajo el “Istmo de Tehuantepec”, se describe geográficamente como la franja más estrecha que atraviesa el país, es la parte más angosta del territorio mexicano entre los dos océanos, a los cuales tiene salida la nación mexicana, el atlántico y el océano Pacífico, dicha franja comienza de Puerto México (hoy Coatzacoalcos), ciudad localizada al sur de Veracruz, hasta Salina Cruz la ciudad y puerto localizada en la costa de Oaxaca, la importancia de estas urbes, (actualmente ambas son ciudades petroquímicas y puertos) es primordial para comprender el desarrollo del sureste mexicano así como la economía de México desde y durante el Porfiriato hasta la

actualidad, ambas ciudades y puertos son de alta relevancia para la zona del Istmo de Tehuantepec.

Coatzacoalcos, la localidad que pertenece al estado jarocho, es la de mayor importancia, por el simple hecho de que es la única región en el país donde se concentran un puerto de altura y cabotaje (de Altura significa que puede atender embarcaciones, personas y bienes de navegación, tanto nacionales como internacionales, mientras que de Cabotaje, es solo cuando atienden a embarcaciones, personas y bienes de navegación entre puertos nacionales) junto con tres complejos petroquímicos pertenecientes a Petróleos Mexicanos y una refinería, que al igual que los complejos está bajo el resguardo de la paraestatal, todo esto en un lapso de distancia muy corta, además del hecho de tener empresas privadas igual dedicadas a la industria petroquímica, agrícola, marítima, constructora, por mencionar algunas, lo que convierte a las distintas industrias como la principal fuente de empleo de los habitantes de dicha región, e incluso movilizándolo a familias dentro del mismo estado, al hacerlas migrar a la zona sur por las fuentes de trabajo, siguiendo el mismo patrón de estados vecinos de esta zona, como lo son Tabasco, Oaxaca, Puebla, Chiapas, entre otros, por dichas razones la industria petroquímica, es la más sobresaliente, por el hecho de ser la que más fuente de trabajo proporciona, sin demeritar a las otras industrias que se encuentran en el sur del estado.

La importancia de esta región se ha visto reflejada a lo largo del tiempo, el Istmo de Tehuantepec a lo largo de la historia de México, inclusive desde antes que tuviera ese nombre, existen varios trabajos que tienen a la región como principal objeto de estudio, ya que el estrecho terreno que se encuentra entre los dos océanos era codiciado por varias naciones extranjeras, las cuales buscaban el dominio de dicho espacio, por su importancia geográfica, la zona no es muy elevada por lo que era factible el planteamiento de un posible canal, que conectara a ambos océanos para distintas cuestiones, lo cual se venía planteando desde la Nueva España era colonia española, sólo que nunca se llevó a cabo, pero precisamente por esas razones es que una vez que México se volvió independiente, varias

naciones extranjeras aprovechando su situación sociopolítica intentaron arrebatárle a México esta franja.

Aunque todo el Istmo es un territorio de alta importancia existe una zona que está más dotada de industria que otras en la misma región por lo tanto es de mayor relevancia; industrialmente hablando, es la ciudad y puerto internacional de Coatzacoalcos y las ciudades conurbadas con el mismo las cuales son: Minatitlán, Cosoleacaque y Nanchital, todas comparten a mí parecer el hecho que carecen de una historiografía respecto a su proceso de industrialización, el cual inició oficialmente en el año de 1896, cuando el gobierno de Porfirio Díaz le otorga el contrato de modernización de la terminal marítima de Puerto México al británico Weetman Pearson.

Puerto México comenzaría la restructuración de su terminal marítima justamente en 1896, para pasar de un puerto local, a un puerto de altura y cabotaje, lo que significa que se tiene el equipo necesario para trabajar con embarcaciones de pasajeros o comerciales tanto nacionales como internacionales, siendo el único de la región con dichas características; lo cual no es nuevo para el sureste ya que desde la época colonial se manejaban estos dos tipos de embarcaciones, la diferencia es que era un puerto ilegal pero ya fungía como atracadero; el hecho de establecer un puerto de altura y cabotaje en una de las zonas más estratégicas del país nos habla de los inicios de su industrialización, el momento en que se buscaba la proyección del espacio, sin embargo un suceso tan relevante es poco sabido por los pobladores de la ciudad, significa que existe un vacío de información al menos en la localidad, ya que la mayoría de la población actual piensa que la industrialización de la cuenca comienza en la segunda mitad del siglo XX, esta idea también la tiene debido a que solo se enfocan en el ámbito petroquímico, dejando a un lado la industria petrolera, portuaria y ferrocarrilera.

En 1970 Pemex decide instaurar en la zona el primer complejo petroquímico, de los tres que tenía planeado, no obstante, muy pocos conocen que la razón por las cuales estos complejos se construyeron en la cuenca del Coatzacoalcos, fue porque con anterioridad existió una industria petrolera que rindió grandes frutos

como lo fue la compañía “El águila” de capital anglosajón, por esa razón la terreno ya había sido explorado con anterioridad en el ámbito petrolero, debido al auge previo las autoridades mexicanas quisieron seguir el mismo patrón, porque se replicaría los números positivos en la industria petroquímica, pero para ese momento tendría beneficios para el estado mexicano y no para un capital privado como lo fue anteriormente, durante el Porfirismo.

Es necesario realizar una investigación respecto a lo ocurrido desde la época Porfiriana hasta la Expropiación Petrolera en la cuenca del Coatzacoalcos, ya que en esa etapa es que se sientan las bases para la futuras industrias en el litoral del río, para ello se realizará una investigación de tipo histórica-arqueológica, por las características del tema abordado, porque si bien existe material acerca del lugar, ninguno tiene como el objeto de estudio a Coatzacoalcos, lo que remite a buscar información general en donde se mencione dicho lugar o sus alrededores para empezar a crear un discurso más especializado de la zona llamada para esta investigación, cinturón industrial, el cual abarca las ciudades de Coatzacoalcos, Minatitlán, Cosoleacaque y Nanchital; es decir se realizará un análisis historiográfico, en distintas obras que hablen de manera general del espacio sin importar la disciplina que estudie la región, con el objetivo de obtener de cada texto la información pertinente para la zona geográfica que se está trabajando, en las distintas industrias que abordo; todo esto con el fin de reunir esta información en un solo trabajo, de manera que este quede compaginado en una sola obra, para que de esta forma le sea más fácil a la población, tanto local como externa que se interese en la industrialización en la cuenca del río Coatzacoalcos le sea más factible la consulta de dicha información, sin la necesidad de revisar un gran número de bibliografía respecto al tema, además de que con dicho escrito defenderé mi grado de licenciado en historia, para que la población conozca el verdadero inicio de la industrialización, así como los actores involucrados y la importancia de la zona geográfica en la que viven, este trabajo una vez concluido podría catalogarse de tipo arqueológico industrial, puesto que *“la Arqueología industrial es un campo interdisciplinario [...] vinculado con la historia económica, antropológica, sociología, historia del arte ingeniería histórica, así como otros términos con el rescate cultural*

y la construcción de circuitos turísticos en las sociedades contemporáneas” (Castro, 2012) que es la manera justa en la que se está abordando este trabajo.

Con un periodo de estudio de casi cincuenta años, la coyuntura que se está tomando para estudiar va, de 1896 hasta 1940, pasando por diferentes periodos sociopolíticos y socioeconómicos de México; se parte de 1896 debido a que en ese año el General Porfirio Díaz concedió a la empresa Pearson and Son's el convenio, para la modernización del antiguo Puerto México (después de haber evaluado distintos proyectos con el mismo fin); el cual, de manera particular pienso que es el inicio de la industrialización de la cuenca del río Coatzacoalcos, porque fue el primer acto vanguardista que ocurrió en el sur de Veracruz y para ser más preciso en Puerto México, previamente no existía indicio alguno de trabajos de reformatión industrial de gran escala, mientras que por otro lado la clausura del corte historiográfico se realizó en 1940 porque dos años antes, durante el sexenio del General Lázaro Cárdenas se llevó a cabo la Expropiación Petrolera, por lo cual todas las manufacturas petroleras y petroquímicas se volvieron propiedad de la nación, por lo que el corte es necesario en esas fechas, ya que como se mencionó antes, la principal actividad económica es la petroquímica, acompañadas de la ferroviaria y de la portuaria, sin embargo en el caso de la ferroviaria la nacionalización fue en el mismo periodo de Cárdenas en 1937, por dicho de otra manera el sexenio del General Lázaro Cárdenas, es clave ya que al nacionalizar dos de las tres principales industrias en la cuenca, crea la posibilidad de que Puerto México que además justo en ese sexenio cambia de nombre de a Coatzacoalcos crezca ya como un pilar de la economía netamente mexicana, asimismo el corte coyuntural se realiza con los primeros dos años de operación de Petróleos Mexicanos (PEMEX) para conocer la manera en que esta paraestatal operó; e incluso el hecho de no abordar los dos últimos años del plan sexenal del presidente no era pertinente, porque todo su periodo presidencial fue de gran impacto en la región sur de Veracruz que es la que se estudia en este trabajo.

En la actualidad la región que abarca la ciudades de Coatzacoalcos (antiguo Puerto México)-Minatitlán-Cosoleacaque y Nanchital (entre otras ciudades que

posiblemente sean mencionadas pero no estudiadas a fondo como las antes citadas), ubicadas en la zona sur del estado de Veracruz Ignacio de la Llave, es un espacio con un alto valor tanto estratégico geográficamente como industrial del país, tan solo en sus límites se encuentran cuatro Complejos Petroquímicos (CP) pertenecientes a Petróleos Mexicanos de los ocho existentes en todo el país, es decir la mitad en una pequeña región si la comparamos con la extensión territorial de México; los cuales se nombran como C.P. Pajaritos, C.P. Morelos, C.P. Cangrejera y Petroquímica Cosoleacaque (PECOSA), además de la refinería General Lázaro Cárdenas del Río, la cual fue inaugurada el 1956, anteriormente en la misma zona se estableció una refinería previa, la cual fue la primera de América Latina que comenzó a operar en 1906, pero que poco tiempo después de su inauguración se quemara por no cumplir con los parámetros de seguridad necesarios, además de conectar estratégicamente con vías férreas y por ductos que transportan químicos para el proceso de refinación, los cuales tienen como destino final la refinería Ing. Antonio Dovalí Jaime que se localiza en la ciudad y puerto de Salina Cruz en Oaxaca, la otra gran refinería del sureste mexicano ubicada de manera apreciable al otro extremo del Istmo de Tehuantepec, estas conexiones son estratégicas por el hecho que conectan a los puertos principales del Istmo de Tehuantepec, una de las rutas más usadas a nivel mundial, y se podría decir que la más usada en la nación mexicana.

Existen un total de ocho complejos petroquímicos en el país pero la mayoría se encuentran en el estado de Veracruz teniendo en su territorio con cinco complejos petroquímicos, cuatro de estos se encuentran en el sur y uno en el norte de la entidad en la ciudad de Poza Rica; como se puede observar, Veracruz es un estado rico en petroquímica, pero no sólo por esta industria es que destaca el estado de Veracruz, sus costas colindan con el Golfo de México, por lo tanto sobresale la actividad portuaria, su territorio cuenta con distintos puertos de talla internacional entre ellos están el Puerto de Veracruz, el Puerto de Coatzacoalcos y el Puerto de Tuxpan; de las terminales marítimas más destacadas del país en el atlántico y estos se distinguen porque todos comienzan su historia portuaria desde la época colonial, con asentamientos previos de culturas prehispánicas, por la fertilidad que existe en

las regiones costeras; de igual manera y no menos importante la gran extensión de vías férreas que conectan a estos puertos y ciertas ciudades con la capital mexicana, por el hecho de que la mercancía se trasportaba en su mayoría por medio del ferrocarril en la época porfirista, que fue donde el estado de Veracruz creció de manera inimaginable, asimismo siendo conectado por los enlaces férreos le dio más importancia colocando a la entidad en el mapa a nivel mundial, convirtiéndola en una de las entidades del sureste más importantes de México.

El sureste veracruzano tiene una vasta historia en el ámbito petrolero que existieron dos actividades que se desarrollaron en de la misma materia prima el petróleo, la primera fue la petrolera, que solo se dedica a la localización de yacimientos ricos en crudo y la extracción del mismo, esta fue la que se colocó primeramente en la cuenca y sus zonas aledañas; posteriormente la industria petroquímica, esta se desarrolla por medio de procesos químicos, es la encargada de realizar las trasformaciones del combustible fósil en sus derivados, aunque ambas están ligadas, en la región primero comenzó la petrolera la petroquímica llego cuando se instaló la refinería en la ciudad de Minatitlán en 1908, aunque ambas son abordadas en el trabajo es importante realizar la diferencia de ambas, en la actualidad la que persiste es la petroquímica, aunque siguen las exploraciones para reactivar la petrolera.

La otra industria que creció a la par de las dos anteriormente mencionadas (petrolera-petroquímica y portuaria) es la ferroviaria, siendo un puerto la mercancía entraba y salía en grandes cantidades tanto nacionales como internacionales, dichos productos se tenía que mover en tres principales direcciones, la primera en rumbo al centro del país, la segunda en al sur de la nación y la tercera que iba desde el puerto de la ahora ciudad de Coatzacoalcos hasta la ciudad y puerto de Salina Cruz en Oaxaca; por lo tanto se comenzaron a realizar labores ferroviarias para que estos puntos estratégicos de la nación se conectarán con otras regiones de gran importancia para el país, los principales puntos estratégicos son los puertos, porque en ellos es por donde importan y exportan mercancía, en segundo nivel de importancia eran las refinерías porque se tenía que mover de manera interna el

petróleo ya refinado para el consumo nacional, o simplemente circulaba para su transportación en el caso de la vía Minatitlán-Coatzacoalcos-Salina Cruz, donde la mercancía pasaba para posteriormente cargarse en el otro puerto y moverse vía marítima a su destino final, ya fuera por el océano Atlántico o por el Océano Pacífico, así como la vía férrea que conectaba a Minatitlán, esta localidad estaba conectada porque fue la primera ciudad de América Latina en tener una refinería para procesar el petróleo, por lo tal era importante que existiera una vía de comunicación a la capital mexicana, además que se encontraba cercana a la costa para la exportación del petróleo; mientras que del lado del Pacífico sucedía lo mismo pero con la refinería de nombre Antonio Dovalí Jaime localizada en Salina Cruz, Oaxaca.

Sin duda hablar del estado jarocho es hablar de un sinfín de recursos, lo que trae como consecuencias varias fábricas establecidas en dichas tierras, sin embargo los ejes que se abordaran en esta investigación se limitan solo a tres, que en perspectiva son las centrales de la entidad, las cuales son la Portuaria, Ferroviaria, Petrolera-Petroquímica, cabe mencionar que en el estado de Veracruz existen industrias que no se abordaran en esta investigación o será muy brevemente; casi no se menciona pero que es importante recalcarlas además que estas se establecieron en la zona durante el segundo periodo de industrialización de la cuenca, el cual va de 1970 hasta la actualidad, el estado de Ignacio de la Llave, destaca en la producción de los alimentos principalmente en la cafetalera, los ingenios (la industria de el azúcar), la industria ganadera, al igual de la presencia de grandes empresas como la empresa “La Fina” en su territorios, mientras que en los años recientes la fabricación de los fertilizantes también se ha convertido en un dinamismo provechoso para la población, así como para los inversionistas, solo por mencionar algunas, como se explicó al inicio del párrafo, el estado es demasiado rico en materias primas y las características del mismo logran crear un buen ambiente para distintas actividades, cabe mencionar que después de la firma del TLCAN la inversión que se dio en la zona, fue tanto extranjera como mexicana, esto durante el segundo proceso de industrialización ya en una época más contemporánea; lo que indica que en un periodo demasiado corto la cuenca del Coatzacoalcos tuvo inversiones fuertes, lo que significa que la zona ha estado

constantemente ligada al capital industrial, por lo que sostiene la importancia de la zona como un pilar de la economía mexicana, uno de los pocos “clúster” (conjunto de empresas concernientes que trabajan una rama industrial en común, colaborando de manera estratégica para obtener resultados favorables) en el país que unen tres de manera efectiva como lo son la portuaria, la ferroviaria y la petroquímica.

El sur del Estado de Veracruz se caracteriza por tener un gran desarrollo industrial, en varios ámbitos, por lo cual en la actualidad se conoce una como una ZEE (Zona Económica Especial), donde la principal fuente de ingresos son las actividades: Portuarias, Ferrocarrileras y Petroquímicas, sin embargo todo inició años atrás más bien a principio del siglo pasado, con el Porfirismo en su auge y un poco en su decadencia se inició a explotar la zona por su estrategia geográfica, porque conectaba perfectamente con el sur del país y además es un puerto natural lo cual hizo más factible su navegación, posteriormente se destacó por ser una zona con grandes yacimientos de petróleo, durante el mandato del General Porfirio Díaz se crearon las bases para que esta zona se desarrollara, sin embargo él no pudo ver todo lo que esta zona iba a llegar a crecer ya que al poco tiempo inició la Revolución Mexicana, la cual provocó el destierro de dicho jefe de estado.

Debido a las características geológicas de México, se creía que en el país existían yacimientos de petróleo, sin embargo las primeras investigaciones no arrojaron respuestas positivas; por su *“formación geológica se consideró como zona petrolífera probable la costa occidental de la Baja California y parte de la costa de Sonora, Sinaloa, Jalisco y Colima”* (Juárez, 2012), hoy se conoce que en estas áreas no existen pozos petroleros,

Se sabe que “Las primeras exploraciones para encontrar petróleo en México se llevaron a cabo desde el año 1869 con resultados negativos y lo mismo ocurrió en los años inmediatamente posteriores [...] cabe mencionar que London Oil Trust gastó 90 000 libras esterlinas sin éxito alguno. Otra compañía heredera de los derechos de la anterior, la Mexican Oil Corporation invirtió (un poco menos) 70 000 libras con el mismo resultado” (Herzog, 1988)

en esos tiempos el país se encontraba centralizado y por tal motivo, lo más tangible es que las exploraciones se hayan realizado en el centro del país, obviamente en la actualidad sabemos que en el centro no existen yacimientos de petróleo de gran magnitud, incluso se llegó a testificar que en México no existía petróleo para ser explotado, pero como sabemos en la actualidad, no es así.

La búsqueda continuó y el primer registro de positivo a un yacimiento fue en San Luis Potosí, no obstante la fiebre del oro ya había detonado, siguieron más detalladas las investigaciones, fue de esta manera en que los ingenieros llegaron a Veracruz, donde al occidente, en la ciudad de Papantla, en Cougas se instauró un campamento petrolero, denominado Furbero; en 1908 con el incendio del pozo San Diego de la Mar #3, más conocido como Dos Bocas, se comenzó a internacionalizar la noticia que en México existían grandes yacimientos de petróleo, más en específico en el estado de Veracruz, casi inmediatamente llegaron empresarios de todas partes del mundo para empezar a explotar el mineral.

En las costas de Veracruz el crudo brotaba de forma natural, lo que nos revela que dichos científicos que afirmaban que no había oro negro no exploraron bien el país, o no hicieron los estudios necesarios lo cual los llevó a ese resultado erróneo; justo por esa mismas fechas se le encargó a un contratista inglés la obra de realizar el ferrocarril del istmo de Tehuantepec, un gran inversionista como lo fue Weetman Pearson no necesitó ser geólogo para saber que en México existía petróleo, ya que él lo vio en un visita a la zona previo a los trabajos de su empresa, fue en ese momento donde todo inició, se comenzaría el explotamiento en todos los aspectos de esta región, además de que él mismo fue el encargado de conectar toda esta área de la mejor manera, no solo porque su contrato lo establecía, sino porque el inglés sabía que estaba sentando las bases para su posible imperio inversionista en México.

Como se plantea lo largo de esta introducción, la cuenca del Coatzacoalcos ha sido disputada a través del tiempo para poder obtener el control de este territorio, debido a lo estratégico de su localización; aunque en la actualidad ya no se esté

contendiendo por la región como anteriormente, sigue siendo de gran valor, ya que cada sexenio tiene un plan para que vuelva a revivir, el ahora llamado corredor transístmico con el fin de que se encuentre a la altura del canal de Panamá y le pueda competir y sea una vía alterna, lo que permitiría nuevamente colocar el rumbo ístmico como una de los más utilizados en el plano continental, lo que a su vez posibilitaría reactivar la ZEE, aún sigue hasta la actualidad, con la actual propuesta del presidente Andrés Manuel López Obrador de reactivar la zona con el proyecto del corredor transístmico, convertirla en una de las rutas comerciales más transitadas a nivel mundial, cosa que ya había logrado en su auge económico; para ello propone nuevamente modernizar la ruta, para ser incluso hasta más eficaz que el canal de Panamá, por lo que nuevamente se certifica que ningún gobierno quiere dejar inactiva esta vía.

Capítulo I

El Lugar Donde Se Esconde La Serpiente

De raíces Náhuatl Coatzacoalcos tanto la ciudad como el río, deben su nombre a la leyenda fundacional de la actual población, la cual se narrará a continuación; en el siglo XII (aproximadamente) el Gobernante/Dios/Guerrero (dependiendo de cada cultura cambia su ocupación) Quetzalcóatl se encontraba desterrado, esto gracias a que en una celebración este personaje se pasó de tragos de pulque, ya en estado de ebriedad realizó varias acciones que le avergonzaron (de las que se destacan golpear niños, violar mujeres, matar a sus súbditos entre otras), al siguiente día sus súbditos le contaron lo que había pasado la noche anterior y él, humillado se auto desterró, dejando así Tollan, la capital de la cultura Tolteca, algunos de sus seguidores lo acompañaron en su travesía a una cierta distancia, ya que el gobernante no deseaba volver a ver a alguien después de las acciones realizadas, debido a su estado de ebriedad, su viaje lo llevó a la costa sur del Golfo de México, donde fabricó una lancha hecha con pieles de serpientes y plumas de quetzal y posteriormente se embarcó en ella, comenzó a navegar en las aguas del ahora nombrado Río Coatzacoalcos, ya cuando se encontraba lejos de la orilla, más entrado en el afluente, se encendió en llamas, posteriormente se tiró al río echo una bola de fuego; sus seguidores vieron esta escena a distancia, lo cual les causó mucha incertidumbre y fue el principal motivo por el cual se asentaron en dicho lugar, esperando a que su gobernante regresará, por el mismo sitio donde partió, para que volviera con ellos a su antigua ciudad, olvidando lo ocurrido en ella con anterioridad, por ello a ese grupo de individuos que se estableció en los márgenes del río se le denominó Coatzacoalcos, en honor a su dios Quetzalcóatl, al igual que al afluente porque si pensamos bien un río nunca tienen forma regular, casi siempre tiene forma onduladas, asemejando a la manera de arrastrarse de una serpiente, por ende puede sumar este atributo al nombre, cabe destacar que desde la llegada de los españoles tanto al asentamiento cercano a las orillas como al río se le conocía de la misma forma, después el nombre del poblado cambio por órdenes ibéricas, sin embargo el río siempre ha tenido el mismo nombre, incluso en

los primeros mapas de la cuenca el litoral conservo el nombre que había sido otorgado por los seguidores del guerrero, Coatzacoalcos, el lugar donde se esconde la serpiente es decir, Quetzalcóatl.

Desde esa época se estableció una pequeña población en la cuenca del río, que con el pasar de los años fue aumentando, valiéndose principalmente de la pesca y la agricultura, ya que esa zona tiene un alto nivel de fertilidad además de abundancia en la fauna tanto terrestre como acuática, incluso del comercio que se realizaba con asentamientos similares que se encontraban en la misma región, pero río arriba, usando pequeños navíos con los cuales conseguían navegar en el.

La cultura que se asentó en esta zona sur del estado de Veracruz; (dicha región se le conoce como la región del Istmo precisamente porque esta parte del estado es la que pertenece a la franja del Istmo de Tehuantepec), es la cultura Olmeca o “Cultura Madre”, como también es conocida, esto se sabe por los diferentes vestigio que se han encontrado en la ciudad, al momento de realizar obras públicas y/o privadas, la mayoría de estas piezas se han encontrado en las cercanías de la cuenca del río por lo cual se cree que vivían cerca del afluente, lo que contribuía a su vida diaria, el río era parte de su día a día, los vestigios más antiguos que se han encontrado datan del año 2200 A.C. lo cual nos indica que la cuenca del Coatzacoalcos ha tenido asentamientos desde esa fecha o incluso antes hasta la actualidad, lo cual era de esperarse ya que varios asentamientos a lo largo del tiempo han buscado el vital líquido como un factor común para establecerse en distintos lugares, un ejemplo de ellos son las grandes culturas de la antigüedad, como la egipcia, la mesopotámica, la china, y la india, siempre erigidas a las cercanías del río; como tal Coatzacoalcos no fue un centro ceremonial importante para la cultura olmeca, pero sí cabe destacar que desde dicha época la cuenca contaba con un movimiento humano importante, ya que el hecho de que no haya sido un centro ceremonial relevante no quita la posibilidad que haya sido un asentamiento de gran índole.

“En la época prehispánica se le conocía a esta región como los Ahualulcos, es decir lugar lleno de pantanos o bien la región de Coatzacoalcos, que abarca una gran área de lo que ahora es una parte del sur del estado de Veracruz y una parte del estado de Tabasco, era una región de colindancia, en donde los aztecas no tenían dominio. El cacique de la región era llamado Tuchintecla, según relata el conquistador Hernán Cortés.” (Municipio de Coatzacoalcos, 2018)

Como se mencionó antes toma su nombre de la leyenda del gobernante Quetzalcóatl, por lo tanto la palabra tiene raíces en la lengua náhuatl, que desglosando la palabra sería lo siguiente, “Coatl = Serpiente, Tzacualli = Escondite o Encierro, y Co = Lugar o sitio, por lo cual Coatzacoalco significa “lugar donde se escondió o se perdió la culebra” (Calderón, 2011), al momento de la conquista el nombre varió un poco ya que los peninsulares no podían decir Coatzacoalco porque no estaban familiarizados con la lengua autóctona del lugar, por lo que a la región se le nombró “Guazacualco”, actualmente se le agrego la letra “S” haciendo un plural, porque al nombrarse se hace referencia a la mención tanto a la ciudad y puerto como al afluente que desemboca en el Golfo de México justo a un costado de la ahora ciudad, por ende tanto el río como la ciudad llevan el mismo nombre.

Al otro lado del cauce del río (en una localidad que actualmente se llama Villa Allende, que tiene como cabecera municipal a Coatzacoalcos, en este lugar se cree que se fundó la ciudad, ya que en dicho territorio se han encontrado las piezas arqueológicas más antiguas de la región) al realizarse las obras para la construcción de un faro se han encontrado piezas arqueológicas, que hasta la fecha se desconoce de qué cultura son, porque no tienen las características de la cultura Olmeca que fue la que se desarrolló en esta zona; por lo cual se podría decir que son los restos de aquellos seguidores con los cuales llegó el dios Quetzalcóatl, lo que hace que la leyenda fundacional retome fuerza ya que el terreno donde se instaló el faro, es una superficie elevada, recordando en lugares similares eran donde las antiguas culturas realizaban sus ritos a sus dioses para estar más cerca de ellos; ahora si sus seguidores se establecieron en esta zona es indudable que estos primeros habitantes realizaran sus actividades religiosas en una superficie alta para estar más cerca de su ahora nombrado dios Quetzalcóatl, que se había

desvanecido en dicho lugar, envuelto en una bola de fuego, o de sus otras deidades a las cuales también les rendían culto; hasta cierto punto la leyenda fundacional retoma veracidad, sin embargo no deja de ser simplemente una leyenda, las investigaciones continúan para clasificar las piezas encontradas, las cuales actualmente se exhiben en los museos regionales de la ciudad, nunca salieron de su lugar de origen.

1.1 El Petróleo en la época prehispánica y Virreinal

El área donde se encuentra la cuenca, se localiza en la zona que el historiador Paul Kirchhoff denominó como “Mesoamérica”, nombre que le otorga por ser la parte más fértil del norte del continente americano, por esa principal razón la mayoría de las culturas más desarrolladas se asentaron en esta zona, teniendo todas las comodidades para establecerse en dicho lugar y prosperar de manera eficaz y en distintas temporalidades, en estas regiones existía una gran variedad de fauna, flora, condiciones climáticas, materias primas, (mucho más de las que existen en la actualidad), sin embargo la sustancia que más se destaca es el petróleo por ser la materia prima que se analiza en este trabajo; por tal razón me remonto a los primeros indicios del petróleo en la cuenca, por lo que me referiré a la época prehispánica donde los nativos que vivían de manera cercana al río o a sus brazos comenzaban a experimentar con el crudo, implementándolo en su vida diaria.

En México como en el mundo desde siglos atrás se conocía la existencia del petróleo, un ejemplo de ello, es que se menciona en la biblia:

“Génesis, cap. 11 versículo 3, se dice que el asfalto se usó para pegar los ladrillos de la Torre de Babel; asimismo el Génesis, cap. 4 versículo 10 nos describe cómo los reyes de Sodoma y Gomorra fueron derrotados al caer en pozos de asfalto en el valle de Siddium.”
(Pangtay, 1987)

Pero como vemos en la cita se le llamaba asfalto y no petróleo, en cambio en el continente americano *“los indígenas de la época precolombina [...] conocían el petróleo, que les servía de impermeabilizante para las embarcaciones.”* (Pangtay, 1987) y en Asia los chinos utilizaron el gas del petróleo para la cocción de alimentos.

Los habitantes de las regiones donde el petróleo manaba lo utilizaban en su vida diaria, como incienso en ceremonias religiosas, como colorante natural, también lo implementaban en la medicina tradicional donde la persona que tenía el malestar se metía un poco de dicho líquido a la boca, lo comenzaban a masticar, aunque este procedimiento sólo se tenía que realizar por poco tiempo, ya que si se mantenía más tiempo en la boca causaba molestias como dolor de estómago, de igual manera utilizaban el petróleo para quitarse el dolor de cabeza, e incluso se implementaba para cuestiones de higiene como lo es lavarse los dientes, también lo combinaban con la pasta del chicozapote y lo mascaban en forma de chicle, o al juntarlo con ciertas plantas creaban ungüentos, inclusive se llegó a usar como aromatizante ambiental; de la misma manera se ocupaba para reparar las fugas de sus “lanchas”, “cayucos” (pequeñas barcas que los nativos utilizaban para la pesca principalmente hechas de madera) canoas entre otras pequeñas embarcaciones que se usaban en la época, así como para impermeabilizar las mismas.

Al ser utilizado como pegamento el crudo se ha encontrado en piezas arqueológicas, ya que era empleado para pegar piezas y crear los vestigios *“Una de las más notables de la región [del sur de Veracruz] es la llamada Monstruo de la Tierra, pieza olmeca”* (Biosca J. P., *El Petróleo en la Época Prehispanica*, 1998) (Imagen Anexo 1).

Era sencillo ubicar los lugares con yacimientos de petróleo, estos se localizaban por medio de *“escurrimientos lentos acompañados [...] por gases; chapopoterías, rocas impregnadas de aceite o sitios [...] en los cuales el petróleo [...] dejaba paso a depósitos más o menos extensos de asfalto u osokerita”* (Juárez, 2012), con dichos indicios los nativos evitaban estas zonas porque eran prácticamente inútiles para su desempeño diario.

Los nativos no lo conocían con el nombre de petróleo, ya que es un término proveniente del griego, mientras que en Mesoamérica se hablaba en su mayoría náhuatl, el término que ocupaban para nombraban al crudo era “Chapopotlí”, vocablo de origen náhuatl está compuesto por dos vocablos *“tzouctli, que significa pegamento o goma y popochtli. Que se traduce como perfume u olor”* (Robelo, 1988) e incluso en la actualidad algunas personas de la región todavía le nombran chapopote, lo cual nos marca que en realidad el vocablo autóctono está prácticamente intacto al menos en la cuenca; aunque de la misma manera los habitantes de Mesoamérica le tenían respeto a este crudo porque sabían que era altamente flamable y peligroso si se ocupaba en exceso, e incluso los primeros conquistadores le llamaron de la misma forma que los habitantes de la región, porque como bien sabemos en España no existen yacimientos, por lo que los conquistadores desconocían esta materia prima; fue hasta más adelante a mediados del S. XIX mucho tiempo después de la conquista, que se nombraría como petróleo, que es la manera en que lo conocemos en la actualidad, también se le denomina como crudo o incluso como oro negro.

Sahagún escribió que los indígenas creían que esta sustancia emanaba con un patrón, dicho periodo era cada ciclo lunar, así como existen otros testimonios donde en ciertos rituales las damas que participaban en ellos se pintaban las mejillas con chapololo creando círculos, el cual brillaba de manera energética.

Cabe destacar que la mayoría de los yacimientos de petróleo que se comenzaron a explotar en la época naciente de la industria petrolera fueron en estas zonas: Minatitlán, Coatzacoalcos, Tuxpan, así como la región ahora conocida como la “Faja de Oro” que va desde las actuales ciudades de Tampico y Poza Rica, todas estas áreas se encontraban cercanas a las costas del Océano Atlántico, quizás fuese gracias a las corrientes marítimas que trajeron grandes restos de flora y/o fauna teniendo como descanso los litorales del Golfo de México o tal vez la abundancia de la tierra que permitía un gran ecosistema floreciese en estas lugares donde posteriormente con un proceso meramente natural se transformaría en el ahora llamado oro negro, por supuesto que todo este proceso ocurrió hace millones

de años; en estas mismas regiones existían asentamientos de distintas etnias, por lo cual se podría afirmar que el petróleo como un producto de uso cotidiano, al menos en la zona estudiada así, como en los territorios actuales donde existen complejos petroquímicos y/o refinerías, porque las culturas que se establecieron donde en la actualidad no existe la industria petroquímica, los nativos desconocían el petróleo, debido a que en Mesoamérica se practicaba el trueque como manera de comercio, cabe la posibilidad de que el crudo se pudo intercambiar con otros asentamientos que no estuvieran establecidos en las ahora franjas petroleras, por lo que se podría decir que sólo un pequeño porcentaje de los habitantes de Mesoamérica conocían el Chapopotlí; estos habitantes convivían más con el crudo que nosotros mismos en la actualidad, ya que nosotros en realidad convivimos pero con los derivados del petróleo como lo es el plástico, los combustibles, los lubricantes, los aceites, entre muchos otros productos que se realizan con el codiciado crudo, son los productos que utilizamos a diario, pero en realidad muy pocas personas conocen el crudo de manera natural, mientras en la época prehispánica, la población lo utilizaba como un producto meramente natural, que fue, y es aprovechado por los habitantes de la región, obviamente que antes lo ocupaban sin fines de lucro, muy contrario a la actualidad que es base fundamental para la economía del país, una de las materias primas más codiciadas a nivel mundial que incluso ha desatado guerras, de ahí su sobrenombre de oro negro.

Pero ¿Por qué estas culturas convivían más con el petróleo que nosotros mismos? Es sencillo porque en esa época, el petróleo no se explotaba como en la actualidad y por tal motivo, el que existía surgía naturalmente de la tierra, no se tenía que explorar ni que perforar grandes distancias para obtenerlo, al contrario existían lagunas de puro “Chapopotlí”, por lo cual era parte de su entorno de su ecosistema, incluso era molesto para la población ya que volvía el terreno infértil para su siembra o cuando se regaba en las aguas del río era más difícil su navegación, además de matar a la fauna acuática de la cual se alimentaban los nativos de la región; al contrario de lo que sucede en la actualidad que dicho hidrocarburo pasa por un proceso petroquímico que es meramente industrial, por lo tanto si no perteneces al gremio petrolero no se interactúa con el combustible, si no

con sus productos finales que derivan del mismo, e incluso perteneciendo al gremio, es muy difícil visualizar el petróleo puro ya que se extrae por maquinaria, la cual lo envía a contenedores, para después pase a su por medio de un proceso químico y transformarlo en sus derivados actuales; por lo que se podría decir que en la época precolombina comenzó la industria del petrolera, ya que este producto se comenzó a ocupar desde antaño mientras que en la actualidad, la industria del petróleo es casi nula en la región pero importante para la fabricación petroquímica que persiste en el cinturón industrial.

No fueron los grandes magnates de la industria petrolera quienes comenzaron a experimentar con él, si no las culturas previas, en todo el mundo, en América, Europa, Asia, las que comenzaron a percatarse de los usos básicos del crudo, aunque obviamente delimitados por las condiciones de su tiempo, con usos más prácticos para la materia prima.

Durante la época del Virreinato los usos de lo que hoy conocemos como petróleo, fueron prácticamente los mismos que en la época prehispánica, se siguió empleando ahora por los monjes de distintas órdenes para crear ungüentos o betunes, para distintos malestares, de igual forma diferentes doctores lo utilizaron para curar a sus pacientes, siendo un producto mineral conservaba varias propiedades que ayudaban al mejoramiento de las personas.

Fue precisamente en esta época, que se establecieron las primeras leyes que normaban la extracción del chapopotlí, el cual era nombrado en cuestiones jurídicas como “jugos de la tierra”, los permisos que se conseguían para el manejo de estos líquidos era por medio de una licencia de minería ya que se obtenía debajo del suelo, “Las Reales Ordenanzas para la Minería”, las cuales eran bajo dos condiciones, la primera, contribuir a la Real Hacienda y la segunda, era aprovechar las minas al máximo, de tal modo que si estas dejaran de dar frutos podrían ser otorgadas a otros individuos que la pudieran manejar de mejor forma; todas las concesiones otorgadas por los Borbones estuvieron efectivas hasta 1884, año en que Porfirio Díaz sube al poder en el país, es decir dichos autorizaciones no se vieron afectados por el movimiento independentista que pasó en México, aunque

cabe resaltar que durante el periodo del segundo imperio Maximiliano también se otorgaron concesiones para la extracción del crudo, en los estados de Tabasco, la parte sur de Tamaulipas, norte y sur de Veracruz, Tenancingo en el estado de México y en la Huasteca poblana, con un total de más de 30 aprobaciones en estos territorios, que perduraron hasta la expropiación petrolera es decir permanecieron vigentes hasta 1938.

1.2.- La cuenca antes del Porfirismo

La zona del sur del Estado de Veracruz tiene una gran importancia estratégica, la cual se conocía desde la época prehispánica porque si bien los primeros asentamientos, se creó que surgieron conforme a la leyenda de Quetzalcóatl, también es cierto que las condiciones del lugar eran favorables para que se estableciera una civilización como lo fue la Olmeca, las condiciones climáticas son muy bondadosas para los habitantes, aparte de ser un lugar muy fértil, sin mencionar la diversidad de la fauna, además de estar a un costado del río por el cual se puede navegar sin problema ya que es una de los cauces más caudalosos de México, lo cual les permitía a los nativos comercializar río arriba sin necesidad de realizar largas caminatas con su mercancía para lograr su cometido, además de su topografía, la cuenca del río Coatzacoalcos está protegida de los huracanes y ciclones, esto debido a que lo resguardan, dos cerros que emergen de la Sierra de los Tuxtlas, ahora nombrados el cerro de San Martín y el cerro de Santa Martha, ya que en *“tiempos coloniales [se le llamaba] el Pan de Minzapan”* (Flores, 2012), ambos volcanes dormidos, quienes tienen a su resguardo a Coatzacoalcos de cualquier fenómeno natural proveniente del gran océano Atlántico.

A la llegada de los conquistadores dirigidos por Hernán Cortés a las costas de lo que actualmente es México, Coatzacoalcos tuvo un papel relevante debido a que el propósito de Cortés era que en ese lugar se estableciera una base militar, al concluir la conquista de México-Tenochtitlán, para posteriormente de ahí zarpar a

la conquista de la cultura Maya la cual estaba establecida en la ahora nombrada península de Yucatán integrada por los estados de Campeche, Quintana Roo y Yucatán, además de los estados de Tabasco, Chiapas y parte de Centroamérica; un gran territorio que sin duda el conquistador español quería controlar; de hecho Coatzacoalcos se volvió tan relevante que casi inmediatamente de la caída de México-Tenochtitlan se mandó a realizar un mapeo de la zona para conocerla más a detalle (Anexo 2), e incluso se fundó la “Villa del Espíritu Santo” (primer nombre oficial que se le otorga a la región de Coatzacoalcos a partir de la conquista)

“En 1519 el conquistador Hernán Cortés da la orden de fundar una villa en la ribera derecha del río Coatzacoalcos, para lo cual comisiona al capitán Juan Velásquez de León, quien lo hace el lunes siguiente a la pascua del Espíritu Santo, poniéndole como nombre el de Villa del Espíritu Santo, la cual no fue posible poblarla hasta 1522 por un grupo de soldados al mando de Gonzalo de Sandoval, quienes integraron un cabildo para gobernar, a la que se llamó, Alcaldía Mayor de Coatzacoalcos.” (Municipio de Coatzacoalcos, 2018)

La fundación de Coatzacoalcos se realizó mucho antes de que se crearan ciudades coloniales importantes, como los son: Puebla (1531), Querétaro (1532), Valladolid hoy Morelia (1534), Mérida (1542) por mencionar algunas; su principal importancia en esa época era el hecho que conectaba perfectamente con el sur, el hecho de ser un puerto natural (se le denomina puerto natural porque se ingresaba por el río sin la necesidad de establecer muelles, escolleras, porque todo eso ya existía de manera natural, las islas que aparecían al momento de bajar la marea, en las cuales se cargaba y se descargaba mercancía) era un lugar adecuado donde se realizaba la carga de la mercancía que viajaba al viejo continente, asimismo se descargaba la mercancía que provenida de Europa, además de que el río Coatzacoalcos es un caudal navegable que penetra por varios kilómetros el actual territorio mexicano, lo cual ayudaba a los hombres dirigidos por H. Cortes en su misión de conquistar Centroamérica, ya que les ahorra el camino de varios días de largas caminatas que sin duda agotarían a los peninsulares y no rendirían en un posible enfrentamiento armado; por lo cual era necesario tener un asentamiento en dicha región y controlarla, para futuras expediciones, sin embargo como la mayoría

de los puertos en la época colonial, esta región solo tenía vida cuando llegaban y partían las embarcaciones llenas de mercancía, mientras esto no ocurría la cuenca era muy serena, no existía gran movimiento, pero a pesar de ello si había un asentamiento permanente, en su mayoría de indios pero también habitaban pequeñas agrupaciones de españoles, años adelante Hernán Cortes nombro a uno de sus hombres de confianza Bernal Díaz del Castillo regidor de la llamada “Villa del Espíritu Santo”, le dio este puesto debido a que necesitaba un soldado eficiente en un territorio clave para la siguiente fase de colonización, el sometimiento de la cultura maya.

Como se ha venido trabajando desde tiempos remotos se ha querido controlar la zona, por distintas culturas, no solo por su ubicación geográfica estratégica para distintos fines, sino también por la riqueza natural que se encuentra en ella, el río es tan relevante en nuestro país que *“Se asocia al Río Coatzacoalcos con el Río Nilo en cuanto a la dirección de su cauce. Los dos grandes ríos en su belleza calma transmiten vitalidad, transparencia”* (García R. W., 2009) es uno de los torrentes más grandes del país por lo cual es fácil el acceso a la zona por vía marítima e incluso penetra gran parte de la república casi llegando al océano Pacífico, incluso conectando a varias localidades que posteriormente se convertirían en centros urbanos de gran importancia, en la actualidad

“la Cuenca del río Coatzacoalcos: Esta cuenca tiene un área calculada en 23,956 km² que representa el 1.2% de la superficie total de la República Mexicana y comprende territorialmente 32 municipios, de los cuales 9 pertenecen al Estado de Oaxaca y 23 a Veracruz., El río Coatzacoalcos tiene 325 km de longitud y drena una cuenca de 17.369 km²” (Consejo de la cuenca del río Coatzacoalcos, 2014)

además de que existen varios manantiales donde se puede extraer agua, la cantidad de brazos (pequeños y grandes arroyos que son alimentados de agua del principal caudal que en este caso sería el Río Coatzacoalcos) que tiene, los cuales permiten adentrarse aún más al territorio para ellos desconocido al momento pero con pretensiones de conquistar, incluyendo la fertilidad de la tierra donde se puede

sembrar sin ningún problema casi cualquier tipo de semillas, además que la pesca y la caza en la región era muy factible ya que la fauna tanto terrestre como marítima es muy rica, por lo cual la vida en esta zona no tenía ningún inconveniente porque se tenía prácticamente de todo, lo único que perjudicaba a los españoles que exploraban estas tierras era el calor y la humedad de la zona, ya que siendo peninsulares, no estaban acostumbrados a las condiciones climáticas y no resistían el clima del lugar porque les afectaba demasiado, por lo mismo durante la época de la conquista y del virreinato casi no existían españoles establecidos los litorales de Nueva España, la mayoría se asentaron en ciudades del centro del virreinato como Puebla, Atlixco, Querétaro, San Miguel de Allende, Guanajuato o incluso la misma Ciudad de México, las cuales tenían un clima más similar al de la península ibérica, lo cual era grato para los españoles que se encontraban en estas tierras, así mismo para los que se venían a establecer al término de la conquista material, para posteriormente comenzar con la espiritual.

Coatzacoalcos comenzó a destacar por su caudal nombrado de la misma forma que la actual ciudad, debido a su puerto natural establecido en las aguas de este litoral *“era un puerto clandestino, que era controlado por genoveses donde se cargaba cochinilla, palo de Brasil y productos autóctonos de la región (León, 2004)”* además también se exportaba *“Palo de tinte, con el que se trabajaba el cuero, el palo de Campeche [...] los cuales son endémicos de la región y tenían un gran valor en el mercado” (Conde, Entrevista al Cronista de Coatzacoalcos, 2019)* por unos años operó de manera normal (aunque clandestinamente ya que los únicos puertos autorizados para el importe y exportación de la mercancía eran Veracruz y Acapulco, todo esto para controlar las alcabalas que se les cobraban a las mercancías) posteriormente al igual que los puertos oficiales de las colonias españolas recibieron el ataque de los corsarios Ingleses así como de piratas holandeses y franceses, dichos corsarios y/o piratas, atacaban las comunidades que se encontraban a los márgenes del afluente, así como a las embarcaciones que salían del puerto y ya en mar abierto los despojaban de la mercancía que transportaban y las vendían, existen crónicas que narran los destrozos que hacían los distintos piratas europeos en el año de 1672, a los asentamientos cercanos a la

cuenca del Coatzacoalcos “*quemaban sus milpas, asesinaban, secuestraban y castraban a los hombres, violaban a las mujeres y destruían sus casas e iglesias [...] En ese año el Virrey ordenó que se mudaran los pueblos a fin de protegerlos*” (Biosca J. P., *Las invasiones Piratas, 1988*) dichos desplazamientos afectaron a los actuales municipios de Coatzacoalcos, Nanchital y Cosoleacaque que tuvieron que moverse para que a los corsarios no les fuera factible el atraco a dichas poblaciones, por ende se alejaron de los márgenes del torrente pero siempre teniendo un estrecho lazo con el río, e incluso al realizarse el cambio en la Corona Española con la llegada de los Borbones, mandaron hombres a la Riviera del Coatzacoalcos para evitar que los ataques persistieran, lo cual dio frutos, porque para la segunda mitad del S. XVIII los atracos habían disminuido notablemente, en todo el virreinato.

Los municipios cercanos a la rivera siempre se encontraban más expuestos debido a que era más sencillo entrar por el afluente y realizar los atracos, para después huir por la misma vía, Veracruz siendo un estado que delimita con el Golfo de México, tiene en sus territorio un sinfín de arroyos con sus respetivos brazos cada uno, en el sur de la entidad destaca el caudal Tonalá, con características similares al Coatzacoalcos, y de la misma manera sirvió como vía para el atraco a los asentamientos de nativos en la zona, en la actualidad el litoral marca la frontera entre los estados de Veracruz y Tabasco, el municipio de las Choapas que se encuentra establecido cerca del regato conserva historias de desembarcos piratas “*por el año 1680, el tristemente célebre LORENCILLO (Leurent Graff) ejercía sus rapiñas sobre la Costa de Sotavento y la de Campeche. Cuyos habitantes fueron acosados por LORENCILLO y sus hombres*” (Alor A. P., *El Huimanguillo veracruzano, 1999*), los filibusteros fueron los primeros en explorar los ríos de manera profunda, lo que perjudicaba a los nativos de la zona.

Los ataques piratas no solamente sucedieron en los puertos clandestinos, también en los puertos autorizados por la Corona Española los cuales eran solamente dos en la Nueva España, el Puerto de Veracruz donde se construyó la fortaleza en la isla con el mismo nombre de “San Juan de Ulúa” para así defender las embarcaciones de navíos enemigos, de la misma manera en el puerto de

Acapulco Guerrero, se edificó el “Fuerte de San Diego” con el mismo propósito de defenderse de los ataques piratas principalmente de los Corsarios Ingleses, pero también existían piratas Holandeses que realizaban los mismos actos de saqueo que los Británicos; los cuales tenían su base naval en la “Isla de Tris”, actualmente nombrada como la “Isla del Carmen”, localizada hoy en día en el territorio de Campeche.

“Coatzacoalcos siendo un puerto ilegal nunca se construyó un fuerte de gran magnitud, pero si se erigió una “batería” que se nombró como “Fortín” [es una edificación similar a una torre pero más ancha que tiene como función vigilar a la distancia, para saber en este caso si se acercaba algún pirata o corsario al puerto. En el estado de Veracruz una estructura similar es la localizada en el Puerto de Veracruz nombrada el “Baluarte de Santiago”, solo que en lugar de tener una forma circular en que se estaba erigiendo en Coatzacoalcos era de forma cuadrangular] El “Fortín” se estableció en el lugar más alto de Coatzacoalcos, donde actualmente se encuentra la SEDENA, por la posición estratégica del lugar, para el resguardo del puerto sin embargo en realidad esta batería nunca tuvo un gran movimiento militar desde su fundación en el Siglo XVIII, hasta que en los años 1850-1852 cuando el General Tomás Marín restauró el “Fortín” y se estableció en dicho lugar con sus hombres un aproximado de 300 hombres, a partir de esos años la población de Coatzacoalcos fue en aumento y hasta 2010 no había dejado de aumentar, el aumento de la demográfica variaba pero siempre con números mayores a los pasados.” (Conde, Entrevista al Cronista de Coatzacoalcos, 2019).

Coatzacoalcos siempre tuvo una población asentada en dicha región, sin embargo, su demografía era baja, antes de la llegada del General Morín, arribaron habitantes ya que en Coatzacoalcos se estableció un “astillero de la Corona española instalado el 3 de febrero de 1731 y en el que se construyeron varios navíos de guerra, como lo indica un estudio hecho por Antonio del Corral en 1777 por órdenes del virrey Bucareli.” (Municipio de Coatzacoalcos, 2018) pero fue hasta la venida del General Tomás Morín donde comenzó el crecimiento demográfico de una manera significativa, lo cual consiguió porque se llevó a un conjunto de hombres para la ocupación del “Fortín” lo que provocó que varios de esos hombres se trasladaran junto con sus familiares al antes llamado Puerto México, la estructura que se encontraba en el centro de Coatzacoalcos era lo único que se hallaba en la zona “cuentan anécdotas que estaba rodeadas de dunas, e incluso en el actual

centro de Coatzacoalcos eran espaciosos lugares para el pastoreo del ganado” (Conde, Entrevista al Cronista de Coatzacoalcos, 2019), esto es porque anteriormente Coatzacoalcos pertenecía a una región que los españoles denominaron como

“Isla Juliana, la cual para 1576 era una estancia de ganado mayor y dos caballerías de tierra, tomando el nombre del Hato de las Barrillas, posteriormente entre 1715 y 1722 los títulos de la isla Juliana pasaron a poder de la comunidad indígena de San Francisco de Minzapan. El 26 de junio de 1823 Francisco Lara, compra a los naturales de Minzapan estas tierras, integrándolas a su hacienda “La Purificación” en Mapachapa, cerca de Minatitlán.” (Municipio de Coatzacoalcos, 2018)

por lo tanto, todos esos terrenos eran parte de una hacienda, donde el dueño de la misma mandaba a pastar a su ganado, y como se ha venido mencionando, en el lugar había gran cantidad de flora, por lo cual era muy factible tener ganado ya que era fácil su alimentación, para posteriormente comercializar con él en la misma zona.

En las primeras décadas del S. XIX el gobierno conservador de Lucas Alamán autorizó la creación de nuevos centros urbanos con el fin de erigir un canal interoceánico, pero primero se buscaba la colonización de la cuenca, se aprobó por medio de un decreto la fundación de los siguientes centros urbanos:

“Minápolis (hoy Minatitlán), Hidalgopolis (hoy Hidalgotitlán), Abasolópolis (hoy Chalchijapa), Morelopolis (hoy Sarabia) y Barragatitlán (hoy Paso Nuevo) [...] la intención era poblar la ribera del Coatzacoalcos a fin de robustecer proyecto de una vía transísmica esas poblaciones fueron habitadas por indígenas llevados desde varios sitios por Tadeo Ortiz” (Biosca J. P., El Sur de Veracruz en el siglo XIX, 1998)

aunque no duraron mucho debido a lo aislado de los asentamientos y las condiciones climáticas de la zona, no fueron los únicos que se ocuparon por crear asentamientos en la zona, asimismo los franceses intentaron colonizar, la región del Uxpanapa con una muchedumbre de setecientos franceses, los cuales no

sobrevivieron debido a las condiciones del clima, las enfermedades originarias, y a los peligros de la selva, así como también intentaron colonizar Coatzacoalcos en 1830, sin embargo todos los migrantes murieron por las condiciones climáticas las cuales no pudieron soportar.

Lucas Alamán explica que México era un país con un gran beneficio respecto a otros, haciendo referencia al Istmo de Tehuantepec, *“las riquezas que ha depositado la naturaleza en nuestro país; las estamos pisando, las tenemos a la mano y no las conocemos por falta de luces y educación”* (Alor A. P., *Los dueños de estas tierras*, 1999), el conservador sabía la importancia de la zona ístmica, por ello buscaba que fuera estudiada, así como habitada, de esta manera existiría mayor posibilidad de ser explotada por sus características lo antes posible, ayudando a la economía del país.

La segunda mitad del Siglo XIX, fueron años estratégicos en el desarrollo de Coatzacoalcos, inician en 1850 con la reutilización del “Fortín” y la llegada de militares, fue el primer gran hecho que impactó en el puerto e incluso la primera gran obra que se realizaba en la cuenca, esto ocurrió porque el General ofreció solares (grandes extensiones de tierras) a todos los hombres que fueron con él a la batería, el segundo gran suceso ocurrió en 1857 donde el entonces presidente de la república

“Ignacio Comonfort ordenando que se construya una ciudad en La Barra del río Coatzacoalcos [por un tiempo se le denominó de esa forma a toda la costa que iba desde el cerro de San Martín hasta la desembocadura del Río Coatzacoalcos] con la denominación de “Colón”, lográndose esto con los vecinos ya traídos por Tomás Marín, junto con las familias de sus efectivos militares, pero sólo logra erigirse como villa y con un fundo legal fijado mediante el tiro de una bala de cañón que estableció un punto donde empezaba el ejido hoy todavía conocido como Palma Sola.” (Municipio de Coatzacoalcos, 2018)

Palma Sola, que fuera el primer establecimiento (todavía existe un colonia con ese nombre puede ser que en el mismo lugar donde se encuentre la colonia sea donde décadas anteriores se establecieron los primeros pobladores) en la entonces

llamada “La Barra”, con una población ya instituida de gran número en la comunidad, permitió que posteriormente a finales del mismo siglo, se comenzaron las obras ferroviarias tanto en los puertos como en las conexiones férreas que conectaban a Coatzacoalcos con Salina Cruz, donde varios trabajadores comenzaron a llegar para la construcción de ambas obras, la Villa de Puerto México fue creciendo cada vez más, ya como municipio libre, dicho nombramiento se le otorgó al puerto el *“14 de diciembre de 1881 que por decreto del Gobernador de Veracruz, Apolinar Castillo, se concedió a Coatzacoalcos junto con la congregación de Tonalá la dispensa para constituirse como municipio libre”* (Municipio de Coatzacoalcos, 2018), en el mismo año a nivel nacional se aprueba el decreto que establece que el petróleo extraído en bruto no debía pagar ningún tipo de impuesto, lo que a la postre hizo más tractivo esta industria para el capital extranjero.

Ya como municipio libre, la urbanización comenzó, el puerto que cada vez tenía más vida, la ciudad se comenzó a posicionar como un pilar importante para la economía no solo del estado si no del país, por lo que empezó a recibir migrantes de distintas partes del mundo, que buscaban suerte de este lado del Atlántico, la industria *“El Águila utilizando sus unidades móviles y hasta particulares que atracaban en embarcaderos provisionales, acaparó la atención de los busca chamba y de comerciantes de varias partes, nacionalidades, procedentes de Minatitlán como de Puerto México”* (Alor A. P., *Los viajes de Don José*, 1999), desgraciadamente los candidatos a trabajadores eran de distinta estirpe, y varios de ellos trajeron malicia al sur, que antes presumía ser un lugar tranquilo

Sin duda era un ecosistema, una cultura, una sociedad muy distinta a la que ellos estaban acostumbrados, por lo que algunos se dieron a la tarea de escribir en pequeñas notas, la situación actual de Puerto México más que nada en la descripción de la flora y fauna, incluso unos se maravillaron de la variedad de fauna exótica para ellos, que se encargaron de crear zoológicos particulares, así mismo relatan la geografía del lugar y/o algunos aspectos que le llamaron la atención a los visitantes de otras partes del mundo, dentro de los más destacados se encuentran las memorias de Frans Bloom donde comienza a narrar detalladamente la traza

urbana de la naciente ciudad, acotada por su frontera natural el río Coatzacoalcos, dicha remembranza está fechada en el lejano 26 de octubre de 1919, en ella se describe lo siguiente:

“Había grandes aves con largos cuellos y con picos que daban cerca del barco. [...] las plantas tenían flores, algunas con matices púrpura, parecían jacintos. El tallo forma un gran bulbo sobre la raíz, lleno de aire.

Las flores flotan sobre este bulbo y se nutren del agua fresca. [...] atrás del puerto el pueblo se levanta como una colina. En el lugar más alto están los edificios de “El Águila”, la mejor casa del pueblo. Frente al muelle está la estación de ferrocarriles, cuya ruta cruza el istmo hasta Salina Cruz, en la costa del Pacífico. Las calles son anchas y arenosas, la mayoría de las casas tienen techos de lámina y una reja al frente.

Los indígenas de aquí tienen sus raíces más puras que los de la ciudad de México, sus caras son más redondas y su estatura más baja, [...] Las mujeres generalmente están vestidas con ligeras blusas azules, con hermosos brocados de seda rojo y amarillo. En la calle puedes ver muchos jinetes, todos bien armados. De todos los lugares de México, aquí probablemente son los más rebeldes.

El río de aguas amarillas corre lentamente llevando consigo montones de ramas verdes con flores moradas. De vez en cuando puedes ver la aleta de un tiburón que pasa, el tronco de un árbol flotando que se convierte en cocodrilo. ¡No se puede nadar!

Atrás de la playa está el pueblo, con grupos de chozas indígenas con techos de palma, atrás de esto sube la selva virgen. Todo el día sopló la suave brisa del mar, lo que hizo el clima fresco, y aun no he encontrado mosquitos.” (García R. W., 2009)

La narración anterior nos demuestra que la ciudad estaba teniendo una transición, de pasar de ser una pequeña ciudad pesquera a convertirse en una ciudad industrial, las industrias que sobresalían eran las que hasta la actualidad son el sustento del antiguo Puerto México, la industria portuaria, petrolera-petroquímica y ferroviaria; para ese entonces ya se habían afianzado en la región pero con poco tiempo haberse consolidado, la corporación que sobresalía de estas, era la “Compañía Mexicana de Petróleo El Águila”, conocida simplemente como “El Águila”, tan solo su edificio donde se realizaban las operaciones administrativas, era el más lujoso de la ciudad (Anexo 3), lo que demuestra el poder que tenía la asociación petrolera en Puerto México, dicho edificio se encontraba a un costado del río, lo que nos da pie a la otra actividad fuerte que es la marítima, se tenía que estar cerca del cauce para supervisar la mercancía que entraba y salía por el afluente, en este caso el petróleo; asimismo se localizaba cerca de la estación

ferrocarrilera con el fin de tener conocimiento de los productos que partían y llegaban a la terminal ferrocarrilera; también se puede notar la riqueza de flora y fauna que existía en el río Coatzacoalcos, otros relatos marcan la diversidad de la región del sur de Veracruz,

“se recreaba viendo a los pájaros de variados colores que se confundían con las garzas blancas y morenas, los siete presas y chachalacas. Los loros y periquitos [...] revoloteando desordenadamente sobre el capicete de la embarcación [...] Las tortugas pintas y blancas que se contaban por docenas, asomaban curiosas cabecitas [...] al oír el ruido de los motores de la lancha [...] Los cangrejos azules, alzando sus grandes tenazas [...] abundaban las palmeras, paisaje inigualable” (Alor A. P., Los viajes de Don José, 1999)

desgraciadamente con el pasar de los años se fue transformando de manera negativa, ya que la fauna tanto acuática como terrestre fue decreciendo mientras que las aguas comenzaron a contaminarse como consecuencia del crecimiento industrial, al igual que el crecimiento urbano todo por causa de una explotación voraz, sin cuidado con el medio ambiente, ya que al ser un extranjero quien la controlaba el impacto ambiental era lo que menos le importaba,

“Veracruz contaba con algunos de los paisajes naturales más ricos de México [...] sin embargo no todas esas actividades supieron desarrollarse preservando la base natural algunas fueron muy destructivas generando el deterioro de los ecosistemas [...] el delta del río Coatzacoalcos una vasta región de humedales de gran valor ecológico, se volvió una gran trampa de desechos y residuos tóxicos” (Herrero, 2011)

lo verdaderamente importante eran las ganancias que obtenía de toda esta región, desgraciadamente en la actualidad que ya las fabricas son controladas por el gobierno federal, el impacto al medio ambiente sigue siendo constante, sin respeto hacia el ecosistema, nuevamente lo relevante son las ganancias que ingresan a la nación.

Cabe destacar que ya para esos años en los que se escriben las anotaciones de Bloom “1920”, aunque su nombre oficial era Puerto México, algunos nativos llamaban al territorio Coatzacoalcos por la cercanía con el caudal del mismo nombre; sin embargo quienes más lo llamaban Puerto México en su mayoría eran

los extranjeros puesto que no podían pronunciar su sobrenombre original “Coatzacoalcos”, gracias a su raíz náhuatl para algunos era un poco más difícil, sin embargo, el 1 de julio de 1911 se renombra la Villa del Espíritu Santo al otorgarle el nombre de Puerto México, nombrado así ya que para la época en que había concluido la modernización del puerto en 1905-1907 era uno de los más modernos del país, incluso mejor que el Puerto de Veracruz, iba a la vanguardia, por lo que para el General Díaz era el modelo portuario a seguir para el país, lo que le dio el honor de llamarse “Puerto México”, pero dicho nombramiento duró prácticamente muy poco, ya que solo 25 años después, un 8 de diciembre de 1936 se realizó otro cambio oficial para la ciudad rebautizándola como Coatzacoalcos volviendo a su nombre autóctono antes de la Conquista por el Imperio Español.

No obstante en la actualidad la población de la tercera edad que habita en la comunidad o cerca de la región le sigue llamando Puerto México, puesto que para ellos el eje de la ciudad no es el centro (esto refiriéndonos al centro como el lugar de mayor actividad económica), este se encuentra en las cercanías del río, es Puerto México y no Coatzacoalcos, frases como “anda en puerto comprando”, “fue a puerto”, “vives hasta el puerto” hacen referencia al núcleo de la ciudad, es decir a las orillas del río mientras que para la demás población cuando decimos Puerto hacemos referencia al Puerto de Veracruz, porque para ellos siempre ha sido Coatzacoalcos esto se debe a lo tardado que es cambiar los usos y costumbres de los habitantes; el simple hecho de que en la actualidad el centro de Coatzacoalcos se encuentre a las cercanías del afluente nos indica que era en ese lugar, donde sucedía y sigue aconteciendo el movimiento comercial, ya que como sabemos los centros de las ciudades es donde se lleva a cabo toda actividad comercial; e incluso en la plaza central se ubican los tres poderes, el comercial, el gubernamental y el eclesiástico, un patrón que se repite en todas las ciudades construidas durante la época colonial, y la Villa del Espíritu Santo (nombre de Coatzacoalcos durante la época Virreinal) no es la excepción es una ciudad con dichas características.

Otro aspecto curioso que se debe mencionar respecto a la región, que prácticamente no ha sido abordado, pero refleja la importancia de la zona, es el hecho de que en cada proceso histórico para el país, se le nombró de distinta manera a esta región cercana a la cuenca del río Coatzacoalcos, lo que nos sugiere el hecho de que el nombramiento era importante para los distintos gobiernos para usos políticos por la relevancia de esta área, se puede realizar una comparación con otras ciudades de gran importancia a nivel mundial, que al igual con fines políticos fue renombrada más de una vez, por ejemplo: Bizancio posteriormente se le denominó Constantinopla, hasta llegar a ser Estambul como se le conoce actualmente, todo esos cambios realizados por los distintos imperios que ocuparon la ciudad.

En la región del Istmo de Tehuantepec de igual manera sucedió con Coatzacoalcos; el caso de la ciudad colindante con el golfo no era diferente debido a que era el asentamiento predilecto de la región ístmica, primero se le conocía como Coatzacoalcos durante la época precolombina, después de la conquista se bautizó como Villa del Espíritu Santo durante el virreinato, porque se fundó el día del Espíritu Santo, posteriormente se le tituló Puerto México (1907-1935) por el hecho de ser el puerto predilecto del país, para que finalmente regresará a su nombre original de Coatzacoalcos en 1936.

Fue durante el periodo presidencial del General Lázaro Cárdenas la última alteración del apelativo con el que se le conoce a la ciudad, el nacido en Michoacán implementó una ideología nacionalista, lo cual pudo influir para que este territorio retomaran su sobrenombre prehispánico, para fortalecer las raíces de la comunidad conectándola con su pasado de igual manera para resaltar la importancia de la región que tenía años de tradición; lo que nos confirma que todos los cambios de nombre se realizaron con fines políticos, aunque parezca insignificante tiene un gran trasfondo sociopolítico para los mandatarios en turno, como en su momento ocurrió con la actual Estambul.

1.3.-LA UNIÓN DE LOS MARES

En la actualidad la geografía no se ve como una limitante para el ser humano, un ejemplo de ello, es la construcción del Canal de Suez y del Canal de Panamá vías que facilitaron el tránsito y conectividad de los continentes, sin embargo estas construcciones titánicas se realizaron en 1859 iniciándose la edificación del Canal de Suez, mientras que en 1914 se terminó el Canal de Panamá (después de haber tenido una gran variedad de fracasos entre distintas naciones como España, Francia e Inglaterra con el mismo proyecto en la misma región), como se puede visualizar las obras se comenzaron a mediados del S. XIX y principios del XX, sin embargo la idea de unir o traspasar las fronteras naturales se venía manejando desde hace tiempo atrás, prácticamente tres siglos antes, solo que anteriormente era una limitante tanto la ideología católica española que era la que controlaba el territorio así como la tecnología de la época.

Una vez terminada la conquista del imperio español a todo lo que hoy conocemos como los países hispanoamericanos, el monarca dio la orden que se explorara a fondo la región recién conquistada, para conocer que terrenos había anexado a sus dominios y como podría sacar beneficio de los mismos, como resultado de diferentes exploraciones salieron a la luz los primeros mapas del ahora llamado continente Americano, por lo que el soberano de dichas tierras se percató que la parte más estrecha del continente era demasiado angosta, por lo que le vino a la mente la idea de poder realizar un canal, así sus barcos como los de otros imperios no tendrían que rodear prácticamente todo el continente, lo cual obviamente para los fines comerciales era un contratiempo e incluso podría ser con fines estratégicos militares no en ese momento pero si en un futuro, no obstante el proyecto nunca se desarrolló, aunque si llegó a plasmarse en papel e incluso el

“primer proyecto presentado por don Ángel Saavedra al Rey Carlos I en 1520, [posteriormente] Carlos V, que acepto con entusiasmos la idea y [finalmente] Felipe II que dijo fanáticamente: el hombre no separa lo que Dios une” (Fabela, 1934)

la palabra del Rey era la orden que debía seguirse al pie de la letra, entonces cuando Felipe II un fiel creyente de la religión católica, diera esa declaración respecto al proyecto, dicha idea no se volvió a mencionar, al menos no durante la época en que el Imperio Español gobernara ese territorio, porque si bien cada monarca retomaba el proyecto nunca tuvieron la determinación de realizarlo; aunque la idea ya había sido rechazada por el Imperio Español, la propuesta estaba en la mesa e incluso se habían hecho estudios referentes a dicho proyecto, tal vez no para realizarse en esa época por los limitantes del tiempo, sin embargo era un hecho que en un futuro la idea que el gobierno español había dejado en el papel, se plasmaría en esa estrecha parte que unía ambos océanos, que anteriormente pertenecía a Colombia.

Sin embargo, al monarca Carlos V, le fascinó la idea de poder conectar los dos océanos, sin duda aparte de ser una gran táctica comercial y militar, sería un hecho sin precedentes, lo cual haría ver el poderío del Imperio Español, además de tener el honor de ser el Rey que lo hizo posible, el monarca que cortó un continente, por lo que durante su tiempo en el trono del Imperio español, dio una serie de ordenanzas

“Ordenó a los gobernantes de estas colonias hicieran estudios para encontrar la forma de unir ambos océanos y acotar así el camino a las indias orientales, obsesionado tal mandato, el intrépido Balboa, descubridor del Pacífico se ocupó en 1513 de estudio del Canal de Panamá, Hernán Cortes del Tehuantepec y Pedro Arias de Ávila del Nicaragua, quedando todos en proyectos que aparecieron ensoñaciones de poeta y utopías de vesánico.

1527 Mandó [a] Pedro de los Ríos Capitán Fernando de la Serna y al piloto Corzo a reconocer el Istmo, los que rindieron informe al Rey quien permanecía indeciso.

1528 Portugués Antonio Galván propuso a Carlos V la construcción del Canal por los Istmos de México [el istmo de Tehuantepec], Nicaragua [a través de sus lagunas] Panamá y Darién.

1529 Saavedra cumpliendo órdenes de su soberano había levantado los primeros plano de un canal en tanto Pedro Arias y Antonelli hacía lo propio en Nicaragua y me vez que el adelantado Andagora formulaba presupuestos y media el correspondiente a Chagres.”
(García C. R., 1934)

Aunque dichas exploraciones que fueron varias, en distintos periodos, por diferentes personajes relevantes para el tiempo y en múltiples zonas de los

territorios conquistados, en realidad nunca se comenzó de manera formal la excavación, tal vez era la ideología católica del Rey lo que no permitió que modificara la obra de dios por un capricho humano, no obstante las exploraciones seguían constantes a pesar de que él ya no ocupaba el trono, sin duda era un gran proyecto que debía realizarse, y para el año de 1551, se le planteó a la monarquía española las tres rutas más accesibles para realizar la unión de los océanos, destacando obviamente las partes más estrechas del mismo.

“1551 se indican tres trazos, distintos Tehuantepec, Nicaragua y Panamá. Rey Felipe II 1580-1581 envió al Ing. Bautista Antonelli a fortificar el estrecho de Magallanes y a proyectar el Canal de panameño, el Ing. Visito la región sin embargo al propio Felipe II, unos ingenieros le respondieron “el hombre no separa lo que Dios une”

S. XVIII Carlos III comisiona a los Ing. Manuel Galistri español y Martín de la Bastide (francés) los cuales estudiaron la zona pero dichos estudios se olvidaron por la indecisión de Europa [de los monarcas españoles]

[Incluso más adelante] Humboldt [1799-1804 años en los que realizo sus estudios] señala hasta nueve vías de comunicación a través de la América Ístmica [todas las partes en la que el continente tuviera un Istmo]” (García C. R., 1934)

Ante la indecisión de los monarcas y la fuerte ideología católica que los Reyes españoles fueron los factores que decidieron no llevar a cabo el propósito por el cual se habían realizado una serie de estudios con personal de alta calidad, sin importar el monarca en turno ni los estudios que se realizaron, la respuesta siempre fue “NO” de parte de los reyes.

El tiempo no detiene su marcha, el proyecto de la unión de ambos océanos quedó olvidado por una período, en dicho lapso que la idea quedo abandonada el Imperio Español perdía fuerzas tanto en Europa y más obviamente en sus colonias, lo que trajo como consecuencia que el trono del imperio que estaba comandado por el Rey Fernando VII se viera sacudido por las fuerzas de Napoleón Bonaparte y ocupado por el usurpador José Bonaparte, hermano de Napoleón; lo cual provocó un efecto en cadena que realizó que las colonias en América al ver a la monarquía debilitada, buscaran su independencia, lo cual consiguieron, cada una de ellas en distintas fechas; cuando esto sucede, los otros grandes imperios ven las riquezas que las nacientes naciones independientes poseen y tratan ya de conquistarlas o

de realizar tratos con ellas con el fin de reconocer su independencia, una de las primeras naciones que realizara estas tácticas fue la francesa, quien negoció con la recién independiente Colombia, donde acordaron el hecho de los franceses podrían realizar el conocido proyecto de un canal, en la región del istmo de Panamá; cabe destacar que antes que se realizara este acuerdo, el Libertador de América Simón Bolívar había mandado a un par de personas calificadas para que realizaran un estudio de dicho plan transoceánico, los encargados fueron Llord de nacionalidad inglesa y Tolmore de nacionalidad sueca.

Fue en un congreso realizado en París, Francia, donde se aprueba la realización del proyecto que por varios siglos había sido detenido por distintas circunstancias, en dicho congreso los países que se peleaban por la creación de dicho canal eran las potencias de Francia, Inglaterra y Estados Unidos, pero el hecho de estar de anfitrión le permitió a Francia ser la primera nación que construyera (o al menos intentara) construir el canal, inmediatamente después de ganar dicho derecho en el congreso, la nación francesa expuso en el senado de Colombia el plan presentado previamente ante el congreso de París; el cual especificaba que el canal tendría unos 70 kilómetros de longitud y 8 metros de profundidad, 22 de ancho en el fondo y 38 de agua.

Una vez terminado el congreso de París, Estados Unidos había perdido la oportunidad de realizar un canal interoceánico, al menos en Panamá, por lo que buscó otras alternativas en el continente, por lo que fijó su atención a las zonas ya antes mencionadas y estudiadas, del Istmo de Tehuantepec en México, mientras que la otra era realizar el canal por el país de Nicaragua, ambos proyectos tenían sus ventajas, el Istmo de Tehuantepec tiene el beneficio de contar con el río Coatzacoalcos como una entrada natural al continente además *“las tierras del sur carecen de elevaciones y colinas, son tierras inundables una extensa sabana de 17 000 km²”* (Martínez J. R., 2011), al ser una zona pantanosa era más fácil la excavación e incluso el hecho de que ya existían dos puertos en cada costa uno en el Golfo de México (Puerto México) y otro en el Pacífico (Salina Cruz), solo sería cuestión de modernizarlos para que cumplieran con la demanda que seguramente

tendrían sí el trabajo se realizaba como lo tenían planeado; por otro lado en el caso de Nicaragua, aunque la geografía era un poco más complicada en elevación que la del Istmo, la ventaja de este país era el hecho de tener una gran cantidad de lagunas, por lo cual el proyecto iba enfocado a realizar una conexión de la mismas, por medio de canales en los cuales se controlaría el nivel de agua para que de esta manera el barco pudiera navegar e incluso si así lo deseara, realizar cabotaje en alguna de estas lagunas.

Oficialmente la nación norteamericana optó en el año de 1884 por la propuesta más lejana a su nación, e incluso realizó una propuesta formal la cual trato de que se

“Firmara un tratado [...] para un paso del Puerto de San Juan del Norte al Septentrión sobre el Caribe justamente se pensó en erigir una “Ciudad América”. Este paso alcanzaría, atravesando ciertas tierras, al río San Juan [navegable] y seguiría su curso durante 115 kilómetros hasta el lago extensión de 125 kilómetros en total y una parte de Puerto Virgen hacia el Pacífico acabando en Puerto Brito. [...] llegaron a un acuerdo por tres millones de dólares obteniendo la exclusiva de roturar la vía fluvial una base naval para así garantizar la paz, el orden y la ley en la zona del canal” (García C. R., 1934)

Lo anterior fue el acuerdo oficial que se realizó entre Estados Unidos y Nicaragua, pero lo que casi nadie sabe es que prácticamente durante esos años es que al darse cuenta que la propuesta de realizar el canal por Nicaragua era demasiado costosa, buscó otra región donde realizar el plan, es aquí donde nuevamente entra al juego de unir los dos océanos la franja más estrecha de la nación mexicana, el Istmo de Tehuantepec un tiempo después, pero exactamente no se sabe en qué años, Estados Unidos propuso al entonces presidente de México, el General Porfirio Díaz Mori, la compra de los estados de Veracruz, Oaxaca y Tabasco, o solo la compra de las dos primeras entidades, a lo que el gobierno mexicano respondió que no se realizaría la venta de esos estados de la Republica, por lo que nuestro vecino del norte, mandó a un compatriota de nombre William Walker al Istmo para que este comprara terrenos en toda la zona que va desde Puerto México hoy Coatzacoalcos a Salina Cruz con el fin de que más compatriotas

de él vivieran en ese lugar, una vez realizado lo anterior, pedir la independencia del Istmo para que posteriormente se anexara a los Estados Unidos, teniendo así el control total de la brecha, una estrategia similar a la que se realizó con el estado de Texas.

El gobierno mexicano se percató del plan estadounidense, por lo que el General Díaz encargó a su mejor hombre, el General Manuel Mondragón proteger dicho Istmo, este dio la orden de movilizar a las fuerzas armadas, para primero detener a William y posteriormente retirar a los civiles norteamericanos; el movimiento tuvo éxito, sin embargo, Mondragón siendo un gran estratega militar sabía que Estados Unidos no se iba a rendir tan fácil, más por la ideología imperialista que manejaba en ese momento, por lo que el gobierno mexicano mandó a fabricar un arma en Alemania de un gran poder que el mismo Mondragón diseñó, la cual fue construida de manera secreta en el país germano, además reforzó los puertos de Salina Cruz y Puerto México, aunque el intuía que la invasión llegaría del lado del Pacífico, de tal manera que atacarían el Puerto de Salina Cruz.

¿Por qué por el Pacífico y no por el Atlántico? Simple, para la época la ciudad de Puerto México comenzaba a sobresalir a nivel mundial, ya existían varios extranjeros establecidos en la región, en su mayoría europeos, por lo tanto si los estadounidenses optaban por llegar en ese frente, el hecho se volvería noticia internacional, lo que no le convenía a los del norte porque entraba la posibilidad que embarcaciones de naciones aliadas con el gobierno mexicano ayudaran a la defensa del territorio, por ejemplo los ingleses, mientras que en Oaxaca en específico en Salina Cruz no existía tanta población extranjera, de hecho era casi nula, además que la ciudad no estaba tan desarrollada a comparación de Puerto México, por lo que era mucho más factible atacar a las costas de Oaxaca donde según los estadounidenses, no existiría tanta resistencia a comparación de hacerlo por las costas de Veracruz.

Mondragón acertó debido a que Estados Unidos movilizó a la séptima división del Pacífico a invadir el puerto de Salina Cruz, un acorazado y varias fragatas se encontraban en formación cerca de costas oaxaqueñas, los que en tierra se lograron

comunicar con ellas en código morse preguntando el motivo de su cercanía a costas mexicanas, a lo que los estadounidenses no respondieron, con un número muy bajo de artilleros y viendo que los navíos norteamericanos cada vez estaban más cercanos, ordenó disparar el arma que mandó a fabricar de manera secreta en Alemania, la cual era un gran cañón que tenía un alcance de 15 kilómetros, uno de los mayores para la época a nivel mundial, el cual sólo se disparó dos veces, el primer tiro fue de advertencia este impacto enfrente al acorazado, lo que desconcertó a los soldados norteamericanos, nunca imaginaron que iban a tener resistencia, o si acaso la tuvieran, sería mínima y más cercana a la costa, sin embargo siguieron su curso a la costa, por lo que los artilleros mexicanos respondieron con un segundo disparo, el cual impactó en la proa del acorazado, causándole un gran daño, por lo que detuvieron el avance ya que si continuaban avanzando el arma de Mondragón hundiría a toda la división sin que pudieran defenderse, puesto que el armamento que tenían no era de gran alcance comparándolas con el arma que se encontraba en costas mexicanas, no obstante a pesar del ataque no se retiraron de inmediato.

Se mantuvieron unos meses frente a las costas de Oaxaca en formación de ataque, quizás esperando un nuevo plan de desembarco, o que les proporcionaran un arma que compitiera con el cañón diseñado por Manuel Mondragón, pero finalmente se les ordenó regresar a su base, curiosamente la retirada coincidió con lo que estaba a punto de consolidarse en una frustración europea, haciendo referencia al fracaso francés en el istmo de Panamá.

Mientras tanto en la parte inferior del continente, los planes de las industrias francesas se habían arruinado en Panamá, primero por el hecho de que la empresa “Bonaparte Wyse” presupuestó mucho menos de lo que en realidad se estaba gastando en dicha construcción, además de que el director de la obra el Ing. Jules Diugles perdiera a su familia y varios trabajadores por las condiciones climáticas, así como por la sanidad del lugar, por lo que ocasionó que tanto el ingeniero encargado de la obra como la misma constructora “Bonaparte Wyse” abandonara los trabajos, dicha labor la retomó otra empresa francesa con un presupuesto más

alto, pero que de igual manera fue insuficiente para concluir la construcción, por lo que mejor decidieron vender la obra al mejor postor y recuperar un poco de capital que ya habían invertido al querer unir los dos océanos, en este escenario es cuando entra la nación norteamericana.

Estados Unidos comenzó a ofertar por la concesión de la obra, por lo que ambas naciones estaban en negociaciones para la compra de los derechos, acto que tardaría más de lo planeado, porque si bien la empresa francesa y el gobierno estadounidense llegaron a un acuerdo en un lapso corto para cederle los derechos a los norteamericanos, Colombia no estaba de acuerdo con el pacto entre estas dos naciones, ya que no obtendría ganancia alguna de esta transacción (lo que desconocía era que le saldría peor el hecho de negarle a EE.UU. el comienzo de actividades) por lo que no se le permitió el inicio de las labores, la nación norteamericana no se quedaría con los brazos cruzados y comenzó a negociar, primero con el tratado de Herran-Hay (1903)

“celebrado entre los ejecutivos de Colombia y Washington, permitiendo los Estados Unidos realizar a su antojo la canalización del istmo pero como dicho tratado violaba la soberanía de Colombia, el senado colombiano, cumpliendo un elevado poder patriótico lo rechazó con energía [...] la conducta de los senadores colombianos irritó a Roosevelt a tal extremo que ejercitando su práctica internacional del big stick contra los pueblos débiles, naturalmente, fraguó, en combinación con el aventurero Bumeau Varilla (Philippe Jean Bunau-Varilla) la farsa de una Revolución a Panamá que le permitió después de ultrajar [...] los principios de la ética internacional y del derecho de los Estados independientes contratar con la naciente y vergonzosamente República de Panamá el tratado Hay-Bumeau-Varilla que por una limosna de Dólares despojo a los colombianos del istmo panameño” (Gracia, 1934)

Estados Unidos apoyó la Revolución de Panamá, para que una vez siendo una república independiente firmaran el tratado de Hay-Bermeau Varilla, con el cual la nación norteamericana recibía

“una franja de diez millas de ancho [...], así como las aguas y tierras necesarias para la construcción, mantenimiento, saneamiento, operación y defensa del Canal dentro o fuera de esta zona. [de modo que la nación norteamericana resguardaría la naciente nación

Panamá, en dado caso que Colombia intentara al reconquistar] De hecho, las autoridades panameñas quedaron excluidas de cualquier actividad dentro de ese territorio y Estados Unidos podía intervenir en las ciudades de Panamá y Colón y áreas adyacentes [...] en caso necesario Washington podría levantar fortificaciones y establecer estaciones navales.” (UNLP, s.f.)

justamente de esa manera es que Estados Unidos consiguió la concesión de las obras para el canal de Panamá, cumpliendo su sueño de unir los dos océanos, por una de las partes más angostas del continente; viajando nuevamente hacia el Istmo de Tehuantepec, se encontraba en calma la soberanía de la nación mexicana nunca fue violada, el peligro de tener a una división de las fuerzas navales estadounidenses frente a las costas de Salina Cruz se había disuelto por completo, ahora el vecino del norte estaba preocupado por su nuevo gran proyecto.

El hecho anterior es una especie de leyenda del heroísmo mexicano, no es muy conocido porque en realidad no existe documentación oficial respecto al suceso, ni del lado gobierno mexicano, debido a que al momento en que Francisco I. Madero tomó el poder en 1910, EE.UU. le ordenó eliminar todo indicio de dicho evento como condición para aceptar su gobierno, mientras que por parte de los estadounidenses se especula que tienen los registros oficiales ocultos porque para ellos es una deshonra lo ocurrido en las costas de Oaxaca.

Sin embargo conociendo la rivalidad de estas dos naciones, además de que el gobierno de los Estados Unidos siempre tuvo la ambición de realizar un canal interoceánico; existen datos de la época en los que se menciona que por esos años hubo gran movilización de norteamericanos en el istmo, lo que fortalece la memoria respecto a la historia, además de solo haber una fotografía del famoso cañón Mondragón (Anexo 4), ya que después de ser ocupado se desmontó, también por un acuerdo que se hizo con el entonces presidente de la república Francisco I. Madero y la nación estadounidense, para aceptar su mandato presidencial al igual que la eliminación de datos; sea leyenda o no, era importante mencionarlo por el hecho de que se remarca la importancia estratégica del istmo de Tehuantepec, incluso se menciona que este suceso tuvo gran impacto en el país, tanto que se

realizó una modificación al artículo 27°, donde se menciona que ningún extranjero puede comprar propiedades en zonas fronterizas de nuestra nación o en zonas estratégicas de la misma, para evitar nuevamente una artimaña similar de parte de cualquier gobierno extranjero, que quisiera obtener parte del territorio nacional.

Desde la época colonial hasta finales del siglo XIX el Istmo de Tehuantepec se ha convertido en una joya que las naciones pelean; no obstante el gobierno mexicano ha resguardado de forma gratificante esta brecha, pero no siempre fue de esta manera, existe un documento en el que se estipula todo lo contrario, en donde se intenta vender la zona ístmica, esto fue previo al Porfiriato, en la época de Benito Juárez, en el siguiente subcapítulo se menciona a detalle las razones, características y la coyuntura del tratado, además de las condiciones por las cuales no se hizo efectivo el tratado, lo que benefició a México.

1.4.-TRATADO MCLANE-OCAMPO

Para mediados del S. XIX la actual ciudad y puerto de Coatzacoalcos fue testigo de una serie de cambios, con la migración que impulsó el General Tomás Marín entre 1850-1852 con la ayuda del entonces presidente Ignacio Comonfort, se logró el crecimiento demográfico de la región en tan sólo dos años; por lo que la cuenca veía con buena cara al futuro, la zona estaba retomando la importancia que tuvo en la época colonial pero ahora como puerto oficial, nombramiento que le otorga el entonces presidente de la república mexicana Guadalupe Victoria, concedido desde 1825; el gobierno estaba planeando impulsar más la zona con la instalación de una vía férrea que ayudara a la trasportación de la mercancía proveniente del puerto, se busca potenciar la zona al máximo.

En el ámbito nacional la inestabilidad política era notable, para 1855 la presidencia de la república cae en manos de Ignacio Comonfort puesto en el que dura tres años, su sucesor en la silla presidencial fue Benito Juárez, quien asume el cargo en 1858 mismo año en que comienza la Guerra de Reforma entre los

grupos de liberales y conservadores, lo que provocó una inconsistencia política de gran magnitud en toda la nación mexicana, tanto que incluso llegó a haber dos jefes de estado en el país, uno por cada ideología.

Con la Guerra de Reforma o también llamada Guerra de los tres años por su duración, existieron varios acuerdos de México con diversas naciones de parte de ambos bandos tanto de liberales como de conservadores, para beneficio de cada uno, entre ellos uno de los pactos que casi se logra por parte del bando de los liberales, fue el famoso tratado de McLean-Ocampo, en el cual el gobierno encabezado por el Lic. Benito Juárez García cedía el libre tránsito al gobierno norteamericano en el territorio al sur de la nación mexicana, más en específico el Istmo de Tehuantepec, un área de más de 200 km de anchura, que se extiende desde el puerto de Coatzacoalcos, Veracruz, hasta el puerto de Salina Cruz, Oaxaca; todo aquello por un costo de 4,000,000 duros, los cuales “liquidaría” Estados Unidos una vez que ambas partes hubieran firmado dicho tratado.

Paleografía del documento:

“Considerando que las ratificaciones de un tratado de Amistad, comercio y navegación fueron cangeadas entre los Estados Unidos de América a los cinco días de Abril del año de mil ochocientos treinta y uno, y por cuanto que las ratificaciones de un tratado fuera la alteración de los línderos y los reglamentos de transito ó derecho de vía al través del Istmo de tehuantepec fueron cangeadas entre las mismas dos Repúblicas, á los treinta días de junio del año mil ochocientos cincuenta y cuatro; y por cuanto se juzga conveniente amplificar y estender algunos de las estipulaciones de los antedíchos tratados, y de esta manera volver mas sólida e inviolable la verdadera y sincera amistad que ahora esciste entre Méjico y los Estados Unidos.

Por lo tanto las estipulaciones siguientes han sido convencidas por medio de un tratado de Transito y Comercio:

Para cuyo importante objeto el Presidente de la República Méjicana, en el ejercicio del poder ejecutivo ha conferido plenos poderes al ciudadano Melchor Ocampo, Secretario del estado y del Despacho de relaciones Exteriores y el Presidente de los Estados Unidos de América al ciudadano Roberto M. M. Lane, enviado extraordinario y ministro plenipotenciario de los Estados Unidos de América cerca del Gobierno Méjicano, y los susodichos plenipotenciarios después de haber comprobado y cambiado sus respectivos plenos poderes, han convenido en los artículos siguientes:

Artículo 1

Como ampliación del artículo 8° del Tratado de 30 de diciembre de 1853, cede la República Mejicana á los Estados Unidos y sus conciudadanos y bienes, en perpetuidad, el derecho de tránsito por el Istmo de Tehuantepec, de uno a otro mar, por cualquier camino que actualmente exista ó existiese en lo sucesivo sirviéndose de él ambas repúblicas y sus ciudadanos.

Artículo II

Conviene ambas Repúblicas en proteger todas las rutas existentes hoy ó que existieren e lo sucesivo al través de dicho Istmo, y en garantizar la neutralidad del mismo.

Artículo III

Al usarse por primera vez, Bona fide, cualquiera ruta al través de dicho Istmo, para transitar por ella, establecerá la República Mejicana dos puertos de depósito, uno al Este, y otro al Oeste del Istmo. El Gobierno de Méjico no impondrá derechos á los efectos ó mercancías que pasen bona fide por dicho Istmo, y que no estén destinados al consumo de la República Mejicana. No se impondrá a los extranjeros y sus propiedades que pasen por ese camino, contribuciones ni derechos mayores que los que impongan a las personas y los bienes de los mejicanos. La República de México continuará permitiendo el tránsito libre y desembarazado de las malas de los Estados Unidos, con tal que pasen en balijas cerradas y que no hayan de distribirse en el camino. En ningún caso podrán ser aplicables a dichas malas ninguna de las cargas impuestas, ó que en lo sucesivo se impusieren.

Artículo IV

Conviene la República Mejicana en establecer por cada uno de los puentes de depósito -uno al Este y otro al Oeste del Istmo- reglamentos que permitan que los efectos y mercancías pertenecientes a los ciudadanos y súbditos de los Estados Unidos ó de cualquier país extranjero, se depositen en almacenes que al efecto se construirán, libres de derechos de tonelaje y de toda otra clase, excepto los gastos necesarios de corretaje y almacenamiento, cuyos efectos y mercancías podrán ser retirados subsecuentemente para transitar al través de dicho Istmo y para ser embarcados en cualquiera de dichos puertos de depósito para cualquier puerto extranjero, libres de todo derecho de tonelaje y otras clases; se les podrá sacar también de dichos almacenes para la venta y el consumo dentro del territorio de la República Mejicana, mediante el pago de los derechos hoy impuestos, ó que dicho gobierno mejicano tuviese a bien cobrar.

Artículo V

Conviene la República Mejicana que si en algún tiempo se hiciese necesario emplear fuerzas militares para la seguridad y protección de las personas y los bienes que pasen por alguna de las precitadas rutas, empleará la fuerza necesaria al efecto; pero si. por cualquier causa dejase de hacerlo, el Gobierno de los Estados Unidos, con el consentimiento, o a petición del Gobierno de Méjico, ó de su Ministro de Washington, ó de las competentes y legales autoridades locales, civiles ó militares, podrá emplear tal fuerza con éste y no con otro objeto; y cuando, en la opinión del Gobierno de Méjico, cese la necesidad, inmediatamente se retirará dicha fuerza. Sin embargo, en el caso excepcional de peligro imprevisto ó inminente para la vida ó las propiedades de ciudadanos de los Estados Unidos, quedan autorizadas las fuerzas de dicha República para obrar en protección de aquéllos, sin

haber obtenido previo consentimiento, y se retirarán dichas fuerzas cuando cese la necesidad de emplearlas.

Artículo VI

La República de Méjico concede a los Estados Unidos el simple tránsito de sus tropas, abastos militares y pertrechos de guerra por el Istmo de Tehuantepec, y por el tránsito ó ruta de comunicación a que se alude en este convenio, desde la ciudad de Guaymas, en el Golfo de California, hasta el rancho de Nogales, ó algún otro punto conveniente de la línea fronteriza entre la República de Méjico y los Estados Unidos cerca del 111° Oeste de longitud de Greenwich, dándose inmediato aviso de ello á las autoridades locales de la República de Méjico. Y asimismo convienen las dos Repúblicas en que se estipulará expresamente con las compañías ó empresas a quienes se conceda en lo sucesivo el acarreo o transporte, por cualesquiera ferrocarril u otras vías de comunicación, en los precitados tránsitos, que el precio de transporte de las tropas, efectos militares y pertrechos de guerra de las dos Repúblicas, será a lo sumo la mitad del precio ordinario que paguen los pasajeros ó las mercancías que pasen por dichos caminos de tránsito; quedando entendido, que si los concesionarios de privilegios concedidos ya, ó que en lo sucesivo se concedieren, sobre ferrocarriles ú otras vías de comunicación por dichos tránsitos rehusaren recibir por la mitad del precio de transporte las tropas, armas, abastos militares y municiones de los Estados Unidos, el Gobierno de éstos no les dispensará la protección de que hablan los artículos 2° y 5°, ni ninguna otra protección.

Artículo VII

La República Mejicana cede por el presente a los Estados Unidos, á perpetuidad, y á sus ciudadanos y propiedades, el derecho de vía o tránsito al través del territorio de la República de Méjico, desde las ciudadaes de Camargo y Matamoros, ó cualquier punto conveniente del Río Grande, en el Estado de Tamaulipas, por la vía de Monterrey, hasta el puerto de Mazatlán, á la entrada del Golfo de California, en el Estado de Sinaloa; y desde el rancho de Nogales ó cualquier punto conveniente de la línea fronteriza entre la República de Méjico y los Estados Unidos cerca del 111° de longitud Oeste de Greenwich, por la vía de Magdalena y Hermosillo, hasta la ciudad de Guaymas en el Golfo de California, en el Estado de Sonora, por cualquier ferrocarril ó ruta de comunicación, natural ó artificial, que exista actualmente ó existiere o fuere construido en lo sucesivo, del cual usarán y se servirán en la misma manera y con iguales condiciones ambas Repúblicas y sus respectivos ciudadanos, reservándose siempre para sí la República Mejicana el derecho de soberaná que al presente tiene sobre todos los tránsitos mencionados en este Tratado. Todas las estipulaciones y reglamentos de todas clases aplicables al derecho de vía o tránsito a través del Istmo de Tehuantepec, y en que han convenido ambas Repúblicas, se hacen por el presente extensivos y aplicables a los precitados tránsitos o derechos de vía, exceptuando el derecho de pasar tropas, provisiones o pertrechos de guerra desde el Río Grande hasta el Golfo de California.

Artículo VIII

Convienen asimismo las dos Repúblicas en que, de la adjunta lista de mercancías, elija el Congreso de los Estados Unidos, las que, siendo producciones naturales, industriales o fabricadas de una de las dos Repúblicas, puedan admitirse para la venta y consumo en

uno de los dos países, bajo condiciones de perfecta reciprocidad, bien se las reciba libres de derecho, bien con el derecho que fije el Congreso de los Estados Unidos; proponiéndose la República Mejicana admitir los artículos de que se trata al más módico tipo de derecho y hasta completamente exento del mismo, si el Congreso de los Estados Unidos conviene en ello. Su introducción de una a otra de las dos Repúblicas tendrá efecto por los puntos que los gobiernos de ambas designen, en los límites o fronteras de las mismas, cedidos y concedidos para los tránsitos y a perpetuidad, por este convenio, al través del Istmo de Tehuantepec o desde el Golfo de California hasta la frontera interior entre Méjico y los Estados Unidos. Si Méjico concediere privilegios semejantes a cualquiera otra nación en los extremos de los precitados tránsitos sobre los Golfos de Méjico y la California y sobre el mar Pacífico, lo hará teniendo en cuenta las mismas condiciones y estipulaciones de reciprocidad que se imponen a los Estados Unidos por los términos de este convenio.

“Lista de Mercancías, adjunta al Art. 8º”

Animales de todas clases. Arados y barrotes de hierro sueltos. Arroz. Cacería y huevos frescos. Azogue. Carbón de piedra. Carnes frescas, saladas y ahumadas. Casas de madera y de hierro. Cueros al pelo. Cuernos. Chile, o pimiento colorado. Dibujos y modelos de máquinas grandes, edificios, monumentos y botes. Botes de todas clases y tamaños para la navegación de los ríos de la frontera. Escobas y materiales para hacerlas. Bocados para caballos (bridle bits). Frutas frescas, secas y azucaradas. Tipos, espacios, planchas para imprimir o grabar, reglas, viñetas y tinta de imprimir. Libros impresos de todas clases a la rústica. Arcos. Madera en bruto y leña. Manteca y queso. Mapas geográficos y náuticos y planos topográficos. Mármol en bruto y labrado. Máquinas e instrumentos de agricultura, y para el laboreo de minas, y para el desarrollo de las artes y las ciencias, con todas sus piezas sueltas o para ser compuestas. Palos de tinte. Pescado, alquitrán, trementina y ceniza. Plantas, árboles y arbustos. Pizarras para techos. Sal común. Sillas de montar. Sombreros de palma. Estuco (gypsum). Vegetales. Pieles de carnero. Toda clase de granos para hacer pan. Harina. Lana. Tocino. Sebo. Cuero y efectos de cuero. Toda clase de tejidos de algodón, excepto la llamada manta trigueña.

Artículo IX

En aplicación de los artículos 14 y 15 del Tratado de 5 de abril de 1831, en el cual se estipuló lo relativo al ejercicio de su religión, se permitirá a los ciudadanos de los Estados Unidos ejercer libremente su religión en Méjico, en público o en privado, en sus casas o en las iglesias y sitios (places) que se destinen al culto, como consecuencia de la perfecta igualdad y reciprocidad que, según dice el segundo artículo de dicho tratado, sirvió de base al mismo. Podrán comprarse las capillas o sitios para el culto público, que serán consideradas como propiedad de los que las compren, como se compra y se conserva cualquiera otra propiedad, exceptuando de ello, sin embargo, a las comunidades y corporaciones religiosas, a las cuales las actuales leyes de Méjico han prohibido para siempre el obtener y conservar toda clase de propiedades. En ningún caso estarán sujetos los ciudadanos de los Estados Unidos, residentes en Méjico, al pago de préstamos forzosos.

Artículo X

En consideración a las precedentes estipulaciones, y por vía de compensación a las rentas a que renuncia Méjico permitiendo el transporte de mercancías libres de derechos por el territorio de la República, conviene el Gobierno de los Estados Unidos en pagar al Gobierno de Méjico la suma de 4,000,000 de duros, dos de los cuales se pagarán inmediatamente después de canjeadas las ratificaciones de este Tratado, y los otros quedarán en poder del Gobierno de los Estados Unidos, para pagar las reclamaciones de ciudadanos de los Estados Unidos contra el Gobierno de la República Mejicana, por daños y perjuicios sufridos, después de probada la justicia de esas reclamaciones, según la ley y el uso de las naciones y los principios de equidad, y se pagarán las mismas a prorrata, hasta donde lo permita la citada suma de dos millones, en cumplimiento de una ley que expedirá el Congreso de los Estados Unidos, para la adjudicación de la misma, y lo restante de esta suma se devolverá a Méjico por los Estados Unidos en caso de que sobrase algo después del pago de las reclamaciones reconocidas como justas.

Artículo XI

Este Tratado será ratificado por el Presidente de los Estados Unidos, con el consentimiento y consejo del Senado de los Estados Unidos, y por el Presidente de Méjico en virtud de sus facultades extraordinarias y ejecutivas, y las respectivas ratificaciones serán canjeadas en la ciudad de Washington, dentro del preciso término de seis meses a contar desde la fecha de su firma, o antes si fuese posible, o en el asiento del Gobierno Constitucional, si el Presidente y el Senado de los Estados Unidos hicieren algunas alteraciones o enmiendas que fuese aceptadas por el Presidente de la República de Méjico.

“ARTÍCULOS CONVENCIONALES”

“CONVENCIÓN PARA EJECUTAR LAS ESTIPULACIONES DE LOS TRATADOS Y CONSERVAR EL ORDEN Y LA SEGURIDAD EN EL TERRITORIO DE LAS REPÚBLICAS DE MÉJICO Y LOS ESTADOS UNIDOS,”

Por cuanto, a causa de la actual guerra civil en Méjico y particularmente en consideración del estado de desorden en que se halla la frontera interior de Méjico y los Estados Unidos, pueden presentarse ocasiones en que sea necesario para las fuerzas de las dos Repúblicas obrar de concierto y en cooperación para hacer cumplir estipulaciones de tratados, y conservar el orden y la seguridad en el territorio de una de las dos Repúblicas; por tanto, se ha celebrado el siguiente convenio:

Art. 1° Si se violaren algunas de las estipulaciones de los Tratados existentes entre Méjico y los Estados Unidos, o si peligran la seguridad de los ciudadanos de una de las dos Repúblicas dentro del territorio de la otra, y el gobierno legítimo y reconocido de aquélla no pudiere, por cualquier motivo, hacer cumplir dichas estipulaciones o proveer a esa seguridad, será obligatorio para ese gobierno el recurrir al otro para que le ayude a hacer ejecutar lo pactado, y a conservar el orden y la seguridad en el territorio de la dicha República donde ocurra tal desorden y discordia, y en semejantes casos especiales pagará los gastos la nación dentro de cuyo territorio se haga necesaria tal intervención; y si ocurriere tal desorden en la frontera de las dos Repúblicas, las autoridades de ambas, más inmediatas al punto donde existe el desorden, obrarán de concierto y en cooperación para arrestar y castigar a los criminales que hayan perturbado el orden público y la seguridad de una de las dos Repúblicas y entregárseles a las autoridades de la República en cuyo territorio se haya cometido el crimen; la naturaleza y el carácter de esta intervención, lo relativo a los gastos

que ocasione y la manera de arrestar y castigar a dichos criminales serán determinados y reglamentados por un convenio entre el departamento Ejecutivo de los dos gobiernos.

Art. 2° Este convenio será ratificado por el Presidente de los Estados Unidos y por el Presidente de Méjico, en virtud de sus facultades extraordinarias y ejecutivas, y las respectivas ratificaciones serán canjeadas e la ciudad de Washington, dentro del preciso término de seis meses, a contar desde la fecha de su firma, o antes, si fuere posible, o en el asiento del Gobierno Constitucional, si el Presidente y el Senado de los Estados Unidos, hicieren algunas alteraciones o enmiendas que fueren aceptadas por el Presidente de la República Mejicana. En fe de lo cual, nosotros, los Plenipotenciarios, lo hemos firmado y sellado en Veracruz el día catorce de diciembre del año del Señor mil ochocientos cincuenta y nueve, trigésimo noveno de la Independencia de la República Mejicana y octogésimo cuarto de la de los Estados Unidos.

Firmados: M. Ocampo.-Robert M. Mc Lane. Rúbricas.

Nota del editor: La paleografía del presente documento, la redacción y ortografía del original.” (PORRÚA, 2016)

Dicho tratado se realizó durante el gobierno del Lic. Benito Juárez García, más en específico en el año de 1859, firmado en el puerto de Veracruz por Melchor Ocampo de parte del gobierno mexicano y Robert Milligan McLane como representante del gobierno estadounidense, dicho documento se realizó con el fin de dar paso libre a los Estados Unidos por el Istmo de Tehuantepec, así como también se contempló la concesión de dos derechos de paso en el norte de México, uno entre Nogales y Guaymas y el otro entre Matamoros y Mazatlán.

La visión a largo plazo que tenía el gobierno norteamericano era crear una vía de transportación más rápida para la mercancía y sus milicias, para que las navegaciones que llegaran de oriente no tuvieran que rodear el continente y solo desembarcar la mercancía que por medio de ferrocarriles se transportaría hasta el otro lado del país, obteniendo de esta forma que la mercancía que trasladaban los navíos llegase más eficazmente, sin la necesidad de que estas embarcaciones tuvieran la necesidad de rodear, por consecuente disminuiría la ocupación de recursos financieros, dicho proyecto lo fueron perfeccionando, lo que llevaron a cabo solo que no en México y no de la misma forma, en la actualidad es el “Canal de Panamá”, que se realizó ahí por ser la parte más estrecha del continente, sin embargo primero se había planteado en México, porque si bien existían terrenos

mucho más montañosos y la anchura era mucho mayor que en Panamá, la ventaja en el Istmo de Tehuantepec es el río Coatzacoalcos, el cual les ayudaba, ya que prácticamente atraviesa el continente, lo cual les hubiera facilitado el trabajo ya que de manera natural el río penetra varios kilómetros rumbo a Salina Cruz (donde se tenía planeado concluirlo), lo que hubiera favorecido de una mejor manera el proyecto de un canal, ya que se hubiera invertido menos recursos en su construcción, e incluso posiblemente se hubiera terminado en menos tiempo de lo que se invirtió en construir el canal de Panamá.

Con tan buena planificación y teniendo en cuenta que México estaba vendiendo prácticamente esa franja, ¿por qué el gobierno norteamericano no hizo efectiva la compra? la respuesta es sencilla analizando un poco la coyuntura histórica que vivía en ese entonces nuestra vecina nación, los Estados Unidos se encontraba con problemas internos, que finalmente acabarían desatando la Guerra Civil o también llamada Guerra de Secesión, la que de manera oficial comienza en 1861 dos años después de la expedición del contrato, sin embargo ya existían diferencias internas entre la Unión y los Confederados.

De esa forma si el tratado era avalado por el congreso norteamericano, y se hacía efectiva la “compra” esto provocaría que los estados del sur (Confederados) se fortalecieran, lo cual no les favorecía a sus contrincantes (La Unión), por tal motivo nunca fue firmado por parte de los Estados Unidos, el parlamento no lo certificó, por otro lado en el ámbito nacional el convenio se firmó porque el gobierno de Benito Juárez necesitaba ser avalado ante los norteamericanos, además de que necesitaba recursos económicos para combatir a los conservadores, porque también en México se estaba llevando a cabo una guerra civil llamada en el ámbito histórico Guerra de Reforma, solamente por cuestiones de política interna estadounidense no se hizo efectivo la aprobación de dicho trato, por estas circunstancias fortuitas para nuestro país el Istmo de Tehuantepec sigue perteneciendo a territorio nacional y México continuó con su soberanía.

La importancia de esta zona es tan relevante que no solo las naciones imperialistas del continente americano (Estados Unidos) se interesaron por esta

región, de igual forma las naciones imperialistas europeas fijaron sus ojos en la parte más angosta de México, durante la Segunda Intervención Francesa llevada a cabo en 1863 un grupo de navíos franceses llegaron a las costas de Coatzacoalcos, donde después de permanecer días anclados se retiraron al Puerto de Veracruz por el hecho de que ellos querían llegar a la capital del país y la ruta más rápida para su cometido era la que iniciaba en Veracruz, esa es una versión de los hechos, sin embargo, los historiadores locales, aseguran que existió un grupo de exploración francés que navegó el río para su sondeo, mientras que otro sector de los soldados logró desembarcar en las costas de Coatzacoalcos; porque si bien querían controlar la capital de la nación, al igual que los Estados Unidos tenían la ideología imperialista muy presente y el deseo de controlar el Istmo de Tehuantepec, era necesario para sus planes de invasión siendo un punto clave la región ístmica.

La crónica del desembarco francés en las costas al sur de Veracruz se respalda porque se han encontrado vestigios de lo que podría haber sido un enfrentamiento bélico entre militares franceses contra fuerzas nacionales:

“existen pruebas de que hubo un combate contra los franceses en Coatzacoalcos, porque cuando se construyó la escuela artículo 123, se encontraron vestigios de casquillos y extractos de balas, medallas con palabras en francés, así como pedazos de fusiles de la época, lo cual nos pone a pensar que si fue posible una batalla en Coatzacoalcos en 1862, ya que hubo cuatro barcos que se anclaron en las costas frente a la ciudad por esos años” (Conde, Entrevista al Cronista de Coatzacoalcos, 2019)

A pesar de ello las tropas querían llegar al Puerto sureño por vía terrestre, los soldados franceses fueron a explorar el istmo principalmente en el actual municipio de Coatzacoalcos ya que es donde desemboca el río con el mismo nombre sin embargo, fueron detenidos por el general Francisco de P. Carrión con sus tropas, en el ahora Heroico municipio de Cosoleacaque en la memorable batalla de Totoapan, las tropas francesas acompañadas de soldados conservadores tenían como objetivo explorar la región de Coatzacoalcos, para así poder informar a sus superiores la geografía del lugar y una vez conquistada la nación mexicana llevar a

cabo su cometido, una de las crónicas francesas más destacadas fue la del Teniente Coronel del ejército francés Duboscq en la cual narra, que por el ahora nombrado municipio de “Mundo Nuevo” salía un líquido viscoso (petróleo) que era desperdiciado por la población el cual podría servir más adelante como combustible para nuestros navíos; dicha narración se convierte hasta ahora en la más antigua en la zona de un extranjero visualizando el chapopotlí, se puede notar que incluso el ya conocía la manera en que se podía utilizar el crudo, porque el mismo lo menciona que podría servir como carburante para sus embarcaciones, el petróleo comenzaba a sustituir poco a poco al carbón, hasta desplazarlo por completo en la actualidad.

El General Carrión no permitió dicho avance; defendió el Istmo de Tehuantepec junto con Martín González Alor a quien le apodaban "El Lancero", quien se convirtió en un héroe local por su gran desempeño en el combate de Totoapan, posteriormente como ya sabemos los franceses no pudieron conquistar este país, lo cual tuvo como consecuencia que llevaran a cabo sus planes en el Istmo pero de Panamá, llegando a un acuerdo con la nación Colombiana donde comenzaron su proyecto de realizar el canal, sin embargo dicho propósito fracasó, quedando inconcluso.

Esta obra que se había comenzado a edificar en Panamá, tenía que concluirse y para ello se llegó a un acuerdo entre Estados Unidos y Panamá como nación independiente, porque antes el territorio pertenecía a Colombia; los trabajos se retomaron así como el proyecto y continuó de manera exitosa hasta ser inaugurado en 1914; lo cual trajo un declive al corredor trasatlántico que llevaba siete años en operación realizado por la empresa S. Pearson & Son de la cual era propietario Weetman Pearson, el cual trabajaba con tecnología de primer nivel para la época, no obstante la disminución de actividades en el istmo de Tehuantepec fue debido a que las navegaciones en su mayoría preferían atravesar por el canal de Panamá que desembarcar su mercancía en algún puerto, ya sea Coatzacoalcos pasar la mercancía al ferrocarril y que llegara a Salina Cruz, o viceversa, además

de que era más tardado y más elevada respecto a los costos, que realizarlo por la región ístmica panameña.

La defensa del territorio nacional en manos del Coronel Carrión en compañía de Martín Lancero es una de las batallas más recordadas de la zona, y festejada cada año, el heroísmo mostrado en el combate fue excepcional, muestra del coraje que tenía la población sureña, ante el despojo de lo suyo, mismo valor que años más tarde durante el Porfiriato volvía a ser manifestado ante las injusticias mostradas en el periodo.

CAPITULO II MODERNIZACIÓN DE LA CUENCA

Para finales del S. XIX en México se promovía el objetivo que tenía Porfirio Díaz de formar parte del concierto de las grandes naciones, por consecuente el gobierno mexicano comenzó a realizar una serie de obras de infraestructura de gran magnitud con el fin de empezar a modernizar el país, según la RAE es “Hacer que alguien o algo pase a ser moderno” en pocas palabras volverlo vanguardista, no obstante, al menos en el estado de Veracruz no se debe de dar todo el crédito solo a este periodo, parte de los cambios que dieron el realce a la entidad jarocho son consecuencias de dos actos realizados por el gobierno antecesor como lo fue *“la promulgación de un nuevo código civil (1870) y la terminación del Ferrocarril Mexicano entre el puerto y la Ciudad de México (1873). El Porfiriato fue capaz de superar [...] las limitaciones que habían plagado a los empresarios veracruzanos”* (Ducey, 2011), aunque el régimen que impulsó los hechos anteriores fue el de Porfirio Díaz, un acto histórico que ayudó al crecimiento de la industria portuaria fue que *“El gobierno nacional eliminó el impuesto de alcabalas, que siempre había sido un estorbo para los mercaderes y el libre tránsito de bienes en el interior del país”* (Ducey, 2011) , con dichos actos se buscaba poder competir con las naciones que para esa época, se encontraban industrializadas y se perfilaban a ser potencia más adelante (el actual grupo de los ocho).

En 1894 tan solo una década después de que Díaz subiera al poder, se termina la primera gran construcción, la del ferrocarril de vía angosta, dicha ruta fue la primera que conecta el Istmo de Tehuantepec desde el Golfo de México hasta el Océano Pacífico por medio del ferrocarril, uniendo las ciudades portuarias de Puerto México en Veracruz y Salina Cruz en Oaxaca; el camino buscaba ser una de las principales recorridos de comercio a nivel mundial, para así comenzar a colocar a la nación mexicana como un país estratégico para el comercio, sin embargo este trayecto a pesar de que tuvo un gran impacto, su tiempo de vida fue muy corto por el hecho de que estaba sobre demandado, la mercancía que se movilizaba en ella eran tan grande que no podía darse abasto con todos los productos, además de

que estaba hecha de madera, lo cual limitaba el peso que cada ferrocarril podría llevar, incluso el número de locomotoras era muy bajo para todo lo que el comercio mundial demandaba, además del hecho que los puertos, tanto el de Puerto México como el de Salina Cruz, no estaban acondicionados para recibir las grandes embarcaciones que llegaban a cada uno de ellos; en ese momento el presidente de la república, se percató del hecho que la ruta del Istmo de Tehuantepec era un recorrido obligado, el cual se debía de explotar de la mejor manera, por lo que necesitaba trabajarse más a fondo; se percataron de las deficiencias que tenía la actual conexión férrea, se necesitaba transformar los caminos, volverlas completamente de acero e incrementar el número de locomotoras que las transitarían, así como el tonelaje que cada una cargaría por viaje; lo anterior sólo en el aspecto ferroviario, porque en el aspecto portuario se necesitaba la modernización de ambos puertos, para de esta manera volver a México la ruta predilecta en la unión de los dos grandes océanos, el Atlántico y el Pacífico.

Al darse cuenta de todo lo que se debía de realizar en el Istmo, Porfirio Díaz optó por traer a una empresa extranjera para ejecutar dichas obras, contrató a la empresa que tenía al mando del británico Weetman Dickinson Pearson o también conocido como Viscount Cowdray, quien poco tiempo después sería su gran amigo, una de las razones por las cuales se contrata a una empresa extranjera es

“porque los mexicanos no sabían hacer puertos, a diferencia de la inmensa cultura y tradición ancestral de obras hidráulicas en el altiplano, la construcción hidráulica en los litorales no se conocía. Los pueblos mesoamericanos no dejaron herencia marítima a comparación de las civilizaciones mediterráneas, además que los españoles por su organización comercial tampoco favorecieron el desarrollo portuario” (Connolly, El contratista de Don Porfirio, 1997)

sin embargo, exactamente no se sabe porque se llega a un acuerdo con “S. Pearson & Son”, podría ser por la experiencia con la que ya contaba la empresa o incluso por el presupuesto mostrado, o por el plan de trabajo, aunque oficialmente se desconoce dicha razón; la constructora británica no llegó para inmediatamente

realizar las obras portuarias que se necesitaban, los ingleses se trasladaron a México para realizar las obras de desagüe de la ciudad de México (1889), posteriormente se le otorgó las obras de modernización de los dos puertos más importantes de la entidad jarocho, el puerto de Veracruz y el puerto de Puerto México, además de encomendarles la creación de una mejor vía férrea en el sureste mexicano, con las características antes mencionadas, sobresaliendo la ruta del Ferrocarril Nacional del Istmo de Tehuantepec, y la modernización del puerto de Salina Cruz donde concluiría el ferrocarril, el llamado corredor trasatlántico, como lo bautizaría Díaz; nombre con el cual se sigue refiriéndose a esta zona.

Su firma constructora, S. Pearson & Son, tenía en su historial varias obras portuarias, hidráulicas y ferrocarrileras realizadas por encargo de gobiernos y particulares en distintas partes del mundo, como Inglaterra, España, Irlanda, Canadá, Brasil, Colombia, Chile por mencionar algunos e incluso había competido para la realización del Canal de Suez. Díaz lo contrató para llevar a cabo las obras del Gran Canal del Desagüe de la Ciudad de México (1889), Ferrocarril de Veracruz Alvarado en 1896, la reestructuración de los puertos de Veracruz en 1895, Coatzacoalcos en 1896 (Anexo 5) y Salina Cruz en el año de 1899 y el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec en el periodo de 1896-1907 (Anexo 6). Pero fue el petróleo, con creces, el más importante y rentable de todos sus negocios mexicanos.

Como bien se sabe la época (del Porfirismo) en que el General Porfirio Díaz Morí estuvo en el poder, se preocupó por la modernización del país, así que en su mandato se realizaron las construcciones de empresas en su mayoría manejadas por capital extranjero a lo largo y ancho del país, así como la instalaciones de vías férreas, del telégrafo e incluso de la instalación de la red eléctrica, los grandes empresarios vieron la riqueza natural que ostentaba México por lo tanto comenzaron a explotar todos los recursos naturales, a pesar de que nuestra nación era un país centralista, los empresarios comenzaron con la expropiación de distintas zonas regionales, se dio paso a una descentralización de la económica, fue así como el norte del país comenzó a tener una gran importancia por las zonas industriales que

se comenzaron a establecer en la frontera con Estados Unidos, de la misma manera en que estados lejanos de la capital del país, comenzaron a sobresalir, este fue el caso de Nuevo León, Zacatecas, Coahuila, Tamaulipas al norte y por supuesto Veracruz en el centro sur, Yucatán en el sur de la república, por mencionar algunas entidades.

En el año de 1896 se le da la concesión a la empresa “S. Perason & Son´s” de las obras portuarias en el Istmo de Tehuantepec y una vía férrea, y casi inmediatamente comenzaron los trabajos en la región; la primera visita de Porfirio Díaz en calidad de presidente a la región de la cuenca del río Coatzacoalcos, tuvo como objetivo, la supervisión de los trabajos que en esta se estaban desarrollando, ya que para él era de gran importancia el apuntalamiento de la cuenca, fue en dos ocasiones, la primera vez en 1905 en conjunto con el dueño de la compañía encargada de las modernización, quien estaba dejando de ser sólo un contratista porque ya comenzaba a inmiscuirse en el naciente negocio del petróleo, obviamente explotando los yacimientos en tierras mexicanas, pero todavía sin éxito notable en alguno de estos, Pearson y Díaz quienes para esas fechas ya eran grandes amigos, en este primer viaje que realizaron tuvo como propósito la supervisión de las obras, tanto portuarias como férreas, en la zona, para ser más precisos fue *“El 24 de febrero de 1905, el presidente de la Republica, general Porfirio Díaz, visita la región a inspeccionar las obras portuarias, muelles, bodegas y escolleras del naciente Puerto México” (Romero, 2003)* de esta manera se comenzó con la industrialización de Coatzacoalcos antes nombrado Puerto México; si bien esta ciudad a un costado del río con el mismo nombre funciona como puerto desde la época de la colonia, por considerarse un puerto natural, en la última etapa del Porfirismo se logra ampliar, modernizar y convertirse en un puerto de carácter internacional, lo cual provocó que la ciudad creciera aún más y se ganase el nombre de Puerto México, convirtiendo al puerto en un espacio denominado “Hinterland” y “Foreland” es decir

“Hinterland representa la zona terrestre de origen o destino de las mercancías o pasajeros que pasan a través de un puerto determinado. Es su zona de influencia territorial. [...] Y el Foreland es el área a la que se conecta un determinado puerto, mediante rutas

marítimas de exportación o importación. Una vez tenidos en cuenta los conceptos de hinterland y Foreland, para planificar un nuevo puerto comercial, se debe atender a la conexión del nuevo puerto con las redes de transporte terrestre existentes, a la cercanía a centros de producción y consumo, y la relación con las rutas comerciales marítimas existentes” (Structuralia, 2018),

se podría decir que la industria portuaria junto con la férrea se desarrolló a la par y que son los pilares económicos no solo para que la ciudad y puerto de Coatzacoalcos, sino para las ciudades cercanas a la cuenca, fueron las responsables de nombrar a la ciudad como un foco urbano de gran importancia, se podría decir que desde esos momentos la cuenca del Coatzacoalcos se convirtió en una zona netamente industrial,

“La industrias portuaria y petroquímica siguió creciendo de manera extraordinaria, prácticamente en unos cincuenta años, para el año de 1985, el puerto cuenta ya con áreas de almacenamiento descubierto, 15 patios, 6 bodegas, 32 tanques y 2 silos alcanzando con ello una mejor eficiencia” (god.mx, sin fecha).

La evolución de Puerto México, sirvió para el crecimiento de la economía en el sureste mexicano, que a su vez significó grandes dividendos para el arca nacional, la reactivación que necesitaba esta zona se consiguió con las modernizaciones realizadas en el Porfiriato que repercutirían hasta la actualidad.

El concepto de ciudad industrial varía al menos en el estado, debido a que se divide en dos ramas según los autores Pedro Jiménez Lara y Mayabel Ranero Castro en su artículo “Apuntes sobre arqueología industrial veracruzana”; porque como se mencionó anteriormente en el territorio había un sinfín de compañías de distinta índole:

- La industria pesada: fabricas que trabajan con grandes volúmenes de materia prima y energía: la siderúrgica, o transformación del hierro en acero, petroquímica, o la elaboración de plásticos y combustibles, química basada en la producción de ácidos, fertilizantes, explosivos, la metalurgia la transformación de los metales excluyendo el hierro ; cementera; los ingenios;

papeleras, azufreras; productoras y envasadoras de lácteos; minería, las productoras de cal, vías ferroviarias, cerveceras y los astilleros del Puerto de Veracruz, se puede decir que son las industrias que transforman la materia primaria.

- La industria ligera: se relaciona con las materias primas, sea en bruto o semi elaborados, ligadas al consumo de individuos y empresas que dan servicios. La producción agrícola, la pesca o mariscos productos ganaderos, elaboración de diversas bebidas o conservas. Trapiches producción de azúcar mascabado, aguardiente, tintes, textil. Manufactura de prendas a partir de fibras animales (lana) y sintéticas: nailon y poliéster. Fabricas medias de textiles. Las ladrilleras, pequeños beneficios de café obsoletos, producción de puros embutidos rastros regionales y frigoríficos.

Ambos arquetipos se desarrollaron y continúan en el espacio, una característica que no todas las zonas pueden presumir a nivel mundial, el territorio costeño era “chile de todos los moles” como se dice coloquialmente en el mismo estado, obviamente había industrias que destacaban más que otras, pero todas creaban fuentes de empleo, por ello no hay que demeritar a ninguna, cada una aportó para constituir lo que actualmente es Veracruz. Aunque para fines de este trabajo se estudiara solo la industria pesada.

Posteriormente entraría en escena la industria de la extracción del petróleo y al poco tiempo la industria petroquímica, lo cual consolidó a la franja industrial a ser de gran importancia, no solo al sur de Veracruz, sino de todo el sureste mexicano, todo esto se debió a la empresa antes mencionada “Pearson & Son’s” quien tenía a su cargo el contratista Weetman Dickinson Pearson, quien se volvió empresario en la nación mexicana, y después se puede decir que en un magnate del petróleo, fue el encargado tanto de la modernización del Puerto, como de la construcción de la vía férrea más importante del Sur que persiste hasta hoy, fue en esa época que se sentaron las bases de las industrias que en la actualidad

posicionan a Coatzacoalcos como la tercera ciudad más importante del estado, únicamente por debajo de la capital y del puerto de Veracruz, además de encontrarse en las cincuenta ciudades más relevantes del país, y dentro del top diez de los puertos más importantes de la nación, todo comenzó en la época de Porfirio Díaz, hasta cierto punto se podría decir que la mancuerna Díaz-Pearson fue la que permitió que desde 1896 la ciudad se comenzara a modernizar, para concluir en lo que es en la actualidad, un Puerto de carácter internacional, la llave del sureste.

En la primera visita el presidente Díaz se reencontró con su ex compañero de la milicia el cual fungía entonces como alcalde de Minatitlán, Cipriano Fernández, con quien platicó durante su estancia en la ciudad, esta visita tiene importancia por el hecho que en ella se acuerda, un acto de gran valor para la zona sur, un fragmento de las palabras dichas entre ellos, e incluso involucrando a Weetman en la conservación según crónicas locales fue la siguiente:

“En el Trayecto el Alcalde de Minatitlán, don Cipriano Fernández, que había militado con el general Díaz y con Eulalio Vela, se acercó al Presidente, quien lo distinguió por su amistad y le dijo, en tono de súplica: “Señor, voy a pedirle un favor: que Lord Cowdray construya aquí en Minatitlán, la refinería del petróleo”. Respondió el Presidente, quien dirigiéndose al señor Pearson le dijo: “Yo nunca he olvidado este lugar. Creo que tendrá inconveniente en poner la refinería en Minatitlán.” “Como usted ordene, señor Presidente. Creo que es un buen lugar”, contesto el señor Pearson.” (Romero, 2003)

con esta conversación la suerte de Minatitlán estaba echada, en ese mismo viaje se apalabró al construcción de la refinería en la ciudad vecina del puerto de Coatzacoalcos, Minatitlán, Pearson conocía la zona, la había explorado muy bien, sabía que era estratégico poner la refinería cerca de un puerto y de una estación ferroviaria fuerte, para que así el producto pudiera salir de manera rápida a los distintos mercados; posteriormente Porfirio Díaz regresó dos años más tarde, en 1907 para la inauguración del ferrocarril del Istmo de Tehuantepec; también para la apertura de la refinería en Minatitlán siendo la primera en América Latina, que a su capacidad estándar era capaz de producir hasta dos mil barriles diarios de crudo,

aunque algunos autores mencionan que la refinería no entró en funciones hasta el 28 de marzo de 1908, como el escritor local Javier Pulido Biosca lo señala.

De la misma forma en 1902 la inauguración del ahora cuatro veces Heroico Puerto de Veracruz, así como de su actual Zócalo Plaza de Armas o Plaza de la constitución, de la cual también estaba encargada la empresa “Pearson and Son’s” y a la cual también acudió Porfirio Díaz en compañía del gobernador Teodoro A Dehesa, la remodelación de Veracruz, fue similar a la de Puerto México, consistía en un proceso de dragado de hasta diez metros, además que *“el gobierno federal construyó un conjunto de edificios: la aduana marítima, correos, telégrafos, y la terminal ferroviaria”* (Domínguez, 2012), se puede decir que la única variable entre la remodelación de Veracruz y Puerto México, fue el malecón, ya que el actual malecón del puerto se elaboró con toda la tierra que se sacó del dragado, mientras que en Puerto México, el dragado del río se utilizó para la construcción de la escolleras, así mismo estos puertos se encontraban conectados por vías de ferrocarril, Puerto México con el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, mientras que Veracruz tenía un sin fin de conexiones, pero la más antigua y una de la más importantes era la de México-Veracruz inaugurada en 1873.

El Servicio de Correo y Telégrafo llega a Puerto México el mismo año que se inaugura la primera ruta ístmica (1894);

“El Ing. Abelardo J. Figueroa Quintela escribió para su libro “La Ciudad de Coatzacoalcos (Puerto México) 1966, feb. 1967 lo que sigue a continuación: Por fin, llega la fecha tan esperada; la alegría se refleja en [...] Coatzacoalcos, [...] este año de 1894 se proyecta la inauguración de la comunicación entre este puerto y el de Salina Cruz, ... Tan pronto como quedó terminada la obra [...] se estableció en Coatzacoalcos una oficina de Telégrafos en la casa de madera y lámina ‘que aún existe’ en la 1a. calle Ferrocarril (actual Rodríguez Malpica) frente a la Estación del FC. N. de Tehuantepec. También se instaló una oficina de Correos en la misma calle [pero de] lado norte, [...] posiblemente la ocupada por el Hotel Imperial. p. 36” (Conde, Entrevista al Cronista de Coatzacoalcos, 2019)

El documento más antiguo donde se menciona esta oficina de correos se encontró en el Archivo General de la Nación (AGN) que data del año de 1909 (Anexo 7 fotografías), donde se menciona la reparación de dichas oficinas, puesto que era importante que se encontrara en óptimas condiciones para la comunicación con

otros lugares, *“lo que habrías de considerar tal vez es el servicio del Cable Submarino que igualmente estuvo funcionando digamos que a principios del siglo pasado, sobre todo para las compañías del extranjero y las casas consignatarias de barcos”* (Conde, *Entrevista al Cronista de Coatzacoalcos, 2019*), además de ello, se necesitaba estar comunicados con el centro del país para fines gubernamentales.

Aunque la inauguración del Puerto de Veracruz fue un acto de importancia para Díaz, en realidad las pretensiones del General Porfirio se habían consolidado con la inauguración que ocurrió en 1907, es decir la de Puerto México-Salina Cruz y el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec (Anexo 8), donde el mismo realizó el primer viaje en compañía de los altos mando Porfiristas, obviamente Pearson junto con el primer cargamento que transportaría el ferrocarril fue de esta manera que

“La vía fue inaugurada el 23 de enero de 1907, con la descarga de 11,500 toneladas de azúcar del barco “Arizonian”, en Puerto de Salina Cruz, que fueron recogidas en el Golfo de México por Lewis Luchembach, dos días después, para transportarlas a Filadelfia, en un incipiente transporte “multimodal” . (Zúñiga, 1980)

El azúcar provenía de Hawái, en la misma visita se mostró por primera vez la innovación que se había realizado en el Puerto, ya que con grúas mecánicas (para que las grúas funcionaran se necesitó instalar una planta eléctrica puesto que ni en Salina Cruz y Puerto México existían subestaciones que proporcionaran, luz eléctrica llegó al puerto para algunos espacios específicos, como lo fueron el puerto, el ferrocarril, y por supuesto la refinería, para que la nueva maquinaria instalada previamente operara) se descargó el azúcar para cargarla al ferrocarril, *“el General Porfirio Díaz hizo la simulación de que él estaba pasando unos costales de azúcar a los vagones del nuevo ferrocarril”* (Conde, *Entrevista al Cronista de Coatzacoalcos, 2019*) teniendo como destino final al menos en el país Puerto México, para después ser comercializado a distintas partes del mundo.

No es coincidencia que el producto que transportara por primera vez el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec fuera azúcar, porque Veracruz durante la época del Porfiriato fue un significativo productor de azúcar (mientras que en la época colonial su fuerte fue la producción de ixtle y algodón), a pesar de que esta industria es opacada por la petrolera, la portuaria y la ferroviaria, Veracruz era un gran productor de azúcar y de alcohol, existiendo varios ingenios en la entidad, en las cercanías de los ríos y/o de los brazos de los afluentes, el clima era perfecto para el crecimiento de la caña de azúcar, además de ser muy húmedo por los brazos del río Coatzacoalcos y del río Pánuco (los principales humedales del estado), por lo que las empresas azucareras invirtieron en maquinaria también para modernizar este sector industrial, por ejemplo:

*“La Oaxaqueña, en la cuenca del río Coatzacoalcos, había introducido maquinaria moderna desde Honolulu, de modo que automatizaba todo el proceso, demorando diez horas desde que se introducía la caña hasta que salía finalmente el azúcar granulado. [...] Prácticamente toda la producción azucarera de las cuencas de los ríos Papaloapan y Coatzacoalcos se destinaba a los puertos de la costa este de Estados Unidos, y en los puertos de Veracruz y Coatzacoalcos se unía a la producción azucarera proveniente de Hawái.” (Calderón A. D., *Trapiches de Acayucan y Los Tuxtles*, 2014)*

posiblemente, aunque en la crónica original no se menciona, lo más seguro es que en dicho primer viaje no nada más se cargara azúcar proveniente de Hawái, sino que también, durante la ruta se ha de ver anexado la producida en la misma entidad jarocha y/o Oaxaqueña, fabricada por obreros locales; con el cargamento tanto nacional como extranjera el tren viajó todo el Istmo de Tehuantepec, realizando paradas en el transcurso, en cada lugar donde se había colocado una estación; pasando por los nuevos puentes que eran complemento de hierro, ya no de madera como en la vía angosta, una vez concluido el recorrido los costales del endulzante se volvieron a pasar de los vagones al barco con grúas mecánicas, ya del otro lado del continente; el general Porfirio Díaz siempre le vio potencial económico a la zona del Istmo de Tehuantepec, por lo tanto para él, se podría decir que estas construcciones, tanto el ferrocarril, como las modernizaciones en los puertos eran su máxima ambición en la zona sur, en esa franja estrecha que conecta al Océano

Atlántico con el Pacífico, y que a partir de ese momento, lo haría de una mejor forma, más eficiente, eficaz y moderna.

Después del viaje inaugural se tiene el registro que se realizaban mínimo cuarenta viajes diarios, porque la mercancía que se movía era de un volumen alto, ya que era el paso más rápido para la época, de transportar la mercancía al océano Pacífico, porque de lo contrario se tenía que rodear todo el continente, lo cual aparte de ser más tardado necesitaba mucho más recurso,

“el proyecto porfirista de construir una vía alternativa al comercio internacional a través del Canal de Panamá [que aún no se había inaugurado, dicho canal comenzara sus funciones siete años después], construyendo el ferrocarril transísmico y los correspondientes puertos de salida: Coatzacoalcos y Salina Cruz” (Rivera, 1986)

sin embargo, cuando Estados Unidos se percató de la gran demanda que se tenía en Puerto México, como en Salina Cruz; estaba más que decidido a terminar las obras en la ahora independiente nación de Panamá, las cuales había obtenido los derechos en 1904 lo antes posible, para beneficiarse económicamente cuanto antes, porque si bien, se había enviado destinado un gran capital, la remuneración de esta sería muy fructífero para los norteamericanos.

Cuando la empresa “Pearson & Son’s” había concluido todas las obras encargadas en la costas tanto del Golfo de México como del Océano Pacífico y del ferrocarril de Tehuantepec (1907), Weetman ya se codeaba con los altos mandatarios de la elite porfirista, era prácticamente intocable, libre de realizar prácticamente cualquier movimiento sin tener impedimento alguno, por lo que se estableció en el país, ya que todavía tenía un negocio más que debía ver crecer y supervisar el mismo, la industria de la extracción del petróleo e incluso incursionó en la industria petroquímica, se puede decir que fue uno de los primeros en explotar completamente el petróleo en México, es a partir de este año en que Lord Crowdray dejó de ser contratista para convertirse en empresario.

“La explotación del petróleo se inicia desde los años 1904-1906, el título de ciudad se le da hasta 1911 el 1 de julio” (Calderón, 2011), tan solo un año más tarde se inauguró la primera refinería de Latinoamérica en la ciudad de Minatitlán, la mandó a construir Weetman, quien un año más tarde junto con James Hyslop fundarían la compañía de petróleos “Mexican Eagle Petroleum Company” popularmente conocida como “El Águila”, lo que posicionaba a Veracruz como el principal estado extractor y exportador de petróleo de todo el país y sin duda a la zona sur de la entidad, como una de las más destacadas ya que El Águila estableció sus oficinas centrales en la naciente ciudad de Puerto México, la zona del sur comenzaba a sobresalir a nivel nacional.

A partir de 1907 la empresa “Pearson and Son’s” dejó de trabajar en México, no obstante el propietario de la mismas no concluyó los negocios en tierras aztecas, el permaneció en el territorio mexicano pero ya no como contratista, si no ahora como empresario, su reciente compañía petrolera fue la que lo ató a dichas tierras, México fue un golpe mediático en la carrera de Pearson, si bien llegó como contratista, cuando dejó el país, lo hizo como empresario, es decir ya no nada más le pagaban por construir, ahora era él quien invertía directamente en el negocio, que en este caso era el petróleo.

A comienzos de la década de 1910 del conflicto revolucionario en México, la comunidad de Coatzacoalcos consigue elevarse a categoría de Ciudad debido a su crecimiento poblacional en 1911, el crecimiento se debe al alto nivel de inmigrantes tanto nacionales como internacionales, que recibió la “llave del sureste” por la cantidad de empleos que fueron generados gracias al crecimiento de las distintas explotaciones que convergían en la ciudad, como en la localidad vecina; tan sólo las industrias portuaria, ferroviaria y petrolera-petroquímica crearon una abundancia de ocupaciones en la región, *“El auge petrolero propició la inmigración de los zapotecos del Istmo oaxaqueño así como oleadas procedentes de España, Líbano, Italia y, hasta cierto punto de Corea” (Martínez J. R., 2011).*

En el corredor industrial se estaban creando las bases para lo que más adelante se convertiría en la principal fuente de ingresos de la población, para esos años extracción petrolera era provechosa, posteriormente esta fue bajando su volumen y comenzó la etapa de la industria petroquímica, la diferencia entre la industria del petróleo y la petroquímica es sencilla, en la industria del petróleo, este crudo solo se extrae de manera natural, se comercializa sin un proceso previo, mientras que en la industria de la petroquímica, el crudo no nada más se extrae, si no que aparte de ello debe transitar por un paso de refinación y posteriormente ser transformado, el proceso para hacer gasolina, que es uno de los principales derivados del petróleo,

“es una labor muy costosa, pero si se logra tener éxito, las compañías que patrocinan la labor obtienen enormes dividendos, ya que quien desee usar las tecnologías, tendrá que pagar mucho dinero por concepto de regalías, lo que indudablemente aumenta el costo final [...] Lo anterior nos permite comprender mejor la diferencia entre países desarrollados y países subdesarrollados. Los primeros tienen tecnología propia, que no es más que el simple conocimiento de cómo satisfacer las necesidades con los recursos disponibles. Mientras tanto si los segundos no tienen estos conocimientos, se ven obligados a comprárselos a los primeros a un alto costo [...] se ven obligados a pagar regalías en todos los procesos de tecnología extranjera usados en las refinerías” (Pangtay, 1987)

Aún con los costos elevados de traer la maquinaria, el proceso y todo lo que implicaba la construcción de una refinería en Minatitlán, Weetman Pearson ahora como representante de “El Águila,” inaugura la refinería en 1907, la cantidad de petróleo que se extraía en la zona sur como en la norte del estado de Veracruz era monumental, por lo que resultaba más rentable, crear su refinería en lugar de mandar el petróleo a que se procesara en otro lugar (posiblemente en EE.UU. por la cercanía), como lo hacía anteriormente.

Aprovechando la red ferroviaria que en su mayoría el mismo planeó, le era mucho más factible transportar el crudo a Minatitlán, donde la refinería estaba operando, para después exportarlo ya refinado y movilizarlo ya sea por vagones ferroviario o por buques; Minatitlán se encuentra cerca de Puerto México, así que era mínimo el viaje que el crudo ya refinado haría para después ser trasladado fuera

de territorio nacional en barcos, mismo patrón se siguió en todo el estado, es decir construir refineras en cercanía a los yacimientos encontrados con puertos cercanos; para 1921 ya existían 17 plantas con el mismo fin, con una capacidad en conjunto de 428 120 metros cúbicos, la repartición era la siguiente, existían nueve en Tuxpan, seis en Ozuluama, una en el puerto y otra en Minatitlán que para ese entonces refinaba hasta 20 228 barriles diarios, cantidad que era exportada en su totalidad, mientras que su exportación se movilizaba a los puertos más cercanos según correspondía o fuera la necesidad, los puertos predilectos eran Tampico, Tuxpan, Puerto México, mientras que en la costa del Pacífico eran Salina Cruz y Tapachula, con la cantidad de barriles que se mencionó anteriormente en el sur, diario salía un barco con destino al extranjero, con un porcentaje de la producción total de solo un día de la refinería; ya que cada navío tenía una capacidad de 60 mil barriles, cabe destacar que toda la flota pertenecía a la Royal Dutch Shell, que tiempo después se fusionaría con la empresa petrolera que dominaba el sur de Veracruz.

El campamento petrolero de Nanchital era de gran importancia para el suroeste de México, porque aparte en este territorio existía una terminal marítima, en él se encontraba *“Superintendencia, Marina, Transportación, Oleoductos, Vigilancia, Servicio Médico, Personal, Medidores, Laboratorios, Almacenes, Fábrica de Hielo, Planta de Luz, Presa de Lastre, Talleres de Combustión, Piso, Herramientas, Herrerías, Pailería, Fundición, Carpintería, Aparatos, Tornos, Fresadoras y Rectificadoras”* (Biosca J. P., *La Terminal en Nanchital*, 1998), a pesar de que el campamento creció demasiado, su status de ciudad lo recibió hasta 1988, pero no dejó de ser uno de los asentamientos petroleros más relevantes pertenecientes al cinturón industrial, que al igual que las otras ciudades del cinturón crecieron gracias a la industria petrolera, portuaria y ferroviaria, aunque en este caso fue más la petrolera-petroquímica, aunque cabe destacar que toda la herramienta y maquinaria utilizada en Nanchital llegaba a Puerto México y de ahí se distribuía, a Minatitlán o Nanchital según fuera el caso, por ende Puerto México es considerada

la ciudad más importante de la zona, ya que era la puerta para el sureste y la última ciudad que se pasaba para la salida de este.

Otra forma de mover el petróleo procesado era por medio de oleoductos, para el año de 1928, en México existía una red de 4, 758 kilómetros, que se encargaba de conectar a las refinerías con tanques de almacenamiento a ciertos lugares necesitados del combustible, en realidad era una red muy reducida, porque la mayor parte del petróleo se exportaba, solo un aproximado de 20% se quedaba dentro del país para un consumo nacional; la mayoría del petróleo extraído era del estado de Veracruz, para 1910, cuando la industria petrolera había tenido su mejor época eran *“72 216 km² [...] comprendió 18 cantones con 182 municipalidades: de norte a sur ubicaron Ozuluama, Tantoyuca, Chicontepec, Tuxpan, Papantla, Jalacingo, Misantla, Xalapa, Coatepec, Orizaba, Zongolica, Veracruz, Cosamaloapan, Los Tuxtlas, Acayucan y Minatitlán”* (Juárez, 2012), las tierras en estas localidades eran codiciadas por varios extranjeros, lo que llegó a influir para que Veracruz fuera el tercer estado con mayor número de habitantes extra nacionales.

2.1.- LORD CROWDRAY WEETMAN PEARSON EL INGLÉS QUE SE ADUEÑÓ DE VERACRUZ

Weetman Pearson o también conocido como Lord Cowdray (título que se le había otorgado en su natal Inglaterra) llegaría a México en *“Diciembre de 1889, a bordo del [ferrocarril] Moctezuma Express [...] se le acusaría de haber saqueado más al país que cualquier hombre después de Cortés”* (Connolly, *El contratista de Don Porfirio*, 1997), por supuesto que para ese momento ni él mismo imaginaba la fortuna que podría sacar de la nación mexicana, él simplemente llegó con la encomienda de realizar obras en la Ciudad de México, solamente en la capital del país, sin embargo fue el mismo trayecto que le permitió ver una nueva industria, su viaje de Inglaterra a México no fue directo, realizó una escala en Estados Unidos, donde un imprevisto retrasó su llegada a la estación del ferrocarril que partía con destino a la nación vecina, en consecuencia tuvo que pasar una noche en Texas,

en dicho estado fronterizo comenzaba la fiebre del oro, pero no del mineral, si no del llamado oro negro, lo cual le interesó en demasía al contratista, pero con el tiempo limitado no podía permanecer en los EE.UU. para conocer más del negocio, porque su agenda marcaba que tenía que viajar a México, sin embargo las anécdotas de la naciente industria petrolera que escuchó en su breve estancia en Texas le entusiasmaron bastante, el nombre que comenzaba a sobresalir en la industria petrolera norteamericana era el del empresario John D. Rockefeller.

Años antes en 1865, los Estados Unidos habían mandado un mensaje al secretario de Relaciones Exteriores quien para esa fecha el cargo era ocupado por Sebastián Lerdo de Tejada en donde se mencionaba

“El aceite sustituirá dentro de poco al carbón de piedra y a la leña, [...] Esta nueva fuente de inmensa riqueza descubierta en este país ha hecho pensar a los especuladores de mayor espíritu que México debe haber veneros más ricos que los de Pennsylvannia, [...] por la configuración geológica de la República” (Tamayo, 1965)

Los Estados Unidos conocían el hecho de que México tenía un potencial como almacenador de petróleo en su subsuelo, para esas fechas en México se sabía que existía crudo, sin embargo se desconocía la cantidad del mismos bajo su superficie, pero era cuestión de tiempo para que se conociera el gran volumen de “Chapopotlí”, lo que atraería a una gran suma de capitales extranjeros con el mismo fin, el embajador mexicano advertía el interés de los estadounidenses por establecer sus empresas, el mismo año, pero en abril, mandaron una petición para explorar el estado de Veracruz, la cual fue realizada por John Adams y Wedworth Clark las que no tuvieron respuesta oficial de parte del gobierno mexicano.

Weetman siendo bueno para los negocios, era posible que si se le presentaba la oportunidad, invertiría en la industria, la cual ya empezaba a obtener ganancias significativas, que comenzaba a despuntar como una de las industrias más fuertes en un futuro inmediato, ya que la gasolina, un derivado del petróleo comenzaba a ser el combustible predilecto para algunos medios de transporte,

sustituyendo poco a poco al carbón, en México encontraría la oportunidad perfecta para realizar este negocio de una manera extraordinaria.

Al día siguiente abordó el ferrocarril Moctezuma Express; una vez en México se percató del contexto que se estaba desarrollando en el país, que se encontraba bajo una dictadura que beneficiaba a los extranjeros mucho más que a los nacionales, por lo cual, siendo un gran hombre de negocios casi de manera inmediata comenzó a entablar relaciones, que terminaron en *“un tipo de pacto diabólico entre las elites corruptas y los extranjeros rapaces en una conspiración para saquear los recursos económicos de México.”* (Garner, 2005), ya que él realizó una gran fortuna con el crudo que se extraía de la llamada Faja de Oro (la cual abarca desde Poza Rica, Veracruz a Tampico, Tamaulipas) y de la zona del sur de Veracruz (un territorio que abarcaba desde Ixhuatlán del sureste hasta el cinturón industrial) de la cual era dueño absoluto, ya que Porfirio Díaz le había otorgado la concesión únicamente a Sir Weetman, quien primero comenzó a extraer el petróleo a su nombre es decir, sin manejar ninguna empresa, posteriormente en 1907 se funda la compañía petrolera “El Águila”, a partir de ese año las concesiones no se le otorgaban a Pearson, si no a la empresa “El Águila”, ya era un negocio más amplio, puesto que había varios accionistas inmiscuidos en la firma entre ellos la elite porfirista, pero el socio mayoritario era obviamente el Visconde de Crowdray.

El inglés llegó a la capital del país para trabajar y relacionarse de manera adecuada con la elite del poder, quienes le otorgaron la construcción del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec en años posteriores, además de que su empresa tenía una gran reputación ya que fue la encargada de instalar la mayoría de las vías férreas en Reino Unido, lo que la hacía perfecta para dicha labor; en dicha época (Porfiriato) se comenzó a conectar al país por medio de las vías férreas, el empresario Inglés, a quien se le otorgó esta tarea, visitó la región del Istmo de Tehuantepec para inspeccionar la zona en la cual trabajaría, en su visita a Puerto México (1896), antiguo nombre de Coatzacoalcos se percató que en su territorio existían grandes cantidades de petróleo, ya que el crudo brotaba naturalmente del subsuelo, creando incluso lagunas que hacían referencia a que existían grandes

yacimientos en la zona, tan solo con esa visita de Sir Pearson, comenzaría una nueva etapa en la región.

Él dejaría las bases para una nueva industria que posteriormente se volvería una de las más rentables a nivel mundial, hasta la actualidad, la petroquímica, si bien no era nuevo la extracción del crudo en México puesto que *“Fue en a fines del siglo pasado, allá en el año 1887, cuando se estableció la primera empresa petrolera, la Waters Pierce Oil. Co., subsidiaria de Standard Oil Co.”* (Juárez, 2012) Empresa perteneciente al magnate John D. Rockefeller, con las cuales tuvo conflictos Weetman Pearson en el estado de Veracruz por el control de los pozos más rendidores en la entidad.

En su visita a la región se percató que existían lagunas de una sustancia negra y viscosa llamada por los nativos como “Chapopotlí”, los colonos no le daban la importancia porque desconocían el potencial del producto, al contrario de Pearson quien ya conocía los fines del crudo, enseguida distinguió que sería un buen negocio el invertir en la zona para la extracción del petróleo, sabía que esa sustancia era petróleo, el cual salía de manera natural de la tierra, además cabe destacar que el crudo que manaba naturalmente, era de mejor calidad que el que se extraía en otras partes del mundo, el extraído de tierras jarochoas era más limpio y fino; una manera muy distinta de cómo se extraía en los Estados Unidos con el magnate John D. Rockefeller, ya que él debía de penetrar varios kilómetros de tierra para poder extraerlo, por consecuencia al momento de salir traía varios residuos que adquirió durante el traslado del yacimiento a la superficie.

El petróleo era una materia prima que apenas estaba sustituyendo al carbón, sin embargo Weetman sabía que era una industria en la que si se le invertía bien podría tener grandes dividendos a futuro, además de que el siendo un hombre con nombre, prestigio y relacionado con las altas esferas del comercio internacional, no se le dificultaría la venta de dicho producto, que cabe remarcar era uno de los pocos más finos a nivel mundial.

Pearson llegó a esta zona sin tener estudios topográficos previos de la misma, en realidad el únicamente fue a inspeccionar el terreno donde iba a iniciar la construcción del ferrocarril y la modernización de Puerto México, sin embargo, lo que el desconocía completamente fue el hecho que estudios previos realizados en *“1865 marzo-mayo [en un] Viaje de Exploración de John C. Murphy en el Istmo de Tehuantepec (donde daba como resultado) el primer reporte sobre el potencial petrolero del Istmo de Tehuantepec [...] 1870 Varios denuncios petrolíferos en Veracruz”* (Francesco Gerali, 2013), se podría decir que el destino lo puso en el lugar adecuado y momento adecuado al menos para él; (aunque previamente el sureste mexicano había dado buenas señales de yacimientos petroleros, en Papantla Veracruz y en Tabasco en 1881).

Lo que para Pearson fue un hecho positivo el haber descubierto yacimientos de petróleo en el sur para la nación mexicana fue una desgracia, por el hecho que comenzaron a explotar el hidrocarburo de manera salvaje, sin escrúpulo alguno pasando por alto el daño que le estaba ocasionando al ecosistema, e incluso realizando explotación laboral a los trabajadores de la región, lo que más adelante lo pagaría por medio de las manifestaciones obreras, en forma de huelgas, de incendios, e incluso asesinatos; ocurrido previo al inicio de la Revolución Mexicana, la que cada vez estaba más cerca de estallar, gran parte de los obreros que realizaban sus labores en la empresa “El Águila”, junto con los del sector ferroviario, se unieron a las huelgas laborales que comenzaron a manifestarse en todo el país, antes de 1910, año oficial en el que se dio comienzo a la Revolución nacional, uno de los movimientos más complejos de nuestro país, tan complejo que incluso a más de un siglo de su comienzo se desconoce el año en que se concluye.

Era cuestión de tiempo para que el ser humano descubriera la manera de emplear mejor esa masa viscosa de color negro, ya que se estaba experimentando mejores formas de ocupar el petróleo, uno de los países que más busco dichas variables, fue Estados Unidos (con patrocinio de John D. Rockefeller) de mencionados experimentos surgió la gasolina, la cual se descubrió de manera accidental, ya que era el líquido que salía como desperdicio al momento de refinar

el petróleo buscando el keroseno, aunque inestable, el líquido servía para iluminar las casas por medio de lámparas el cual era su uso primordial, sin embargo, al ver que la gasolina era más estable, con mayor fuerza al momento de crear combustión, que salía en mayores cantidades que el keroseno e incluso que tenía distintas formas de uso, resultó más factible comenzar a refinar la gasolina y dejar a un lado el keroseno, una vez conociendo el potencial que este (petróleo) tenía, era cuestión de tiempo para que se estuvieran disputando el control del crudo, los procesos químicos por los cuales debía pasar el crudo, le dieron nombre a una nueva industria, la industria Petroquímica; actualmente

“La industria petroquímica emplea ante todo como materias primas básicas las olefinas y los aromáticos obtenidos a partir del gas natural y de los productos de refinación del petróleo: el etileno, propileno, butilenos, y algunos pentenos entre las olefinas y el benceno, tolueno, y xilenos como hidrocarburos aromáticos. [...] estos hidrocarburos [son empleados para] uso alterno que tienen en la fabricación de gasolina de alto octano” (Pangtay, 1987)

En la actualidad dicha industria ha generado grandes disputas desde finales del S. XIX hasta la actualidad, incluso llevando a naciones enteras a la Guerra; uno de los países que siempre ha querido poseer grandes cantidades de petróleo por todo lo que esto implica, ha sido nuestro vecino del norte, Estados Unidos, sin duda, en dicho país un sinónimo de petróleo es el nombre de John D. Rockefeller, quien patrocinó los primeros hallazgos petroquímicos, una persona con una dura personalidad en cuanto a negocios se trata (tal vez por el hecho de haber nacido en el seno de una familia humilde, comenzó desde muy pequeño a valerse por sí mismo, hijo de un estafador, comprendió muy bien las estrategias sucias de los mercados, que después aplicaría), lo que lo convirtió en un gran magnate de los negocios que hizo su fortuna gracias a la refinación del keroseno (producto obtenido del proceso de tratar el petróleo), el cual era usado como combustible para lámparas; él antes que nadie entendió que del petróleo se podía hacer un negocio redondo, *“con su empresa “Standard Oil Comapny” logró crear el primer monopolio*

en la Historia de los Estados Unidos” (Magan, 2012) lo consiguió mediante la intimidación, ya que coaccionaba a las empresas petroleras de menor rango y las obligaba a vender, una vez que estas se ponían a la venta, él las adquiría y pasaban a ser parte de “Standard Oil”, quitándose así cualquier posible competidor en este campo, al menos en los Estados Unidos.

Con un monopolio petrolero en los Estados Unidos, se advierte que Rockefeller realizaría o al menos intentaría una estrategia similar en el país más cercano a él y con grandes yacimientos, desafortunadamente quien reunía estas características era México, e incluso las leyes de ese momento beneficiaban al extranjero, sin embargo aunque parecía una tarea fácil de expansión de la compañía petrolera “Standard Oil Company”, a principios del S.XX, el gobierno mexicano estaba al mando del General Porfirio Díaz, (ya en decadencia el sistema Porfiriano) el cual al ver las intenciones de Rockefeller, cede, por medio de concesiones, o incluso por contratos de compra-ventas en su gran mayoría las tierras más fértiles del crudo hasta el momento conocidas y exploradas, a su gran amigo Weetman D. Pearson, un contratista inglés que tenía negocios en la mayor parte del mundo, pero sin duda las facilidades que le había otorgado Díaz, lograron que “La Compañía Mexicana de Petróleo El Águila” de la cual era dueño, se convirtiera en una de sus empresas con mayor rentabilidad a nivel mundial, incluso colocando al Lord como uno de los hombres más acaudalados de la época a nivel global.

Siendo la principal competidora en América para John D. Rockefeller; las tierras que Díaz concedió a Weetman en su mayoría se encontraban localizadas en el estado de Veracruz, tanto en el norte como en el sur de la entidad, pero fue el sur donde tiempo atrás se habían hechos investigaciones sobre el crudo, en el que se afirmaba, que posiblemente dichas tierras reunían las características necesarias, que indicaban la posible existencia de grandes yacimientos del carburante ocultos en el subsuelo jarocho e incluso del estado vecino Tabasco, nada más que dicha entidad no se había estudiado del todo, pero por la geología muy parecía a la del Istmo de Tehuantepec en la parte de Veracruz, se creía que de igual manera existía petróleo debajo de cierta cantidad de tierra, de hecho ya había antecedentes del

petróleo en esta entidad, en 1863 un sacerdote oriundo de la entidad “*Manuel Gil y Sáenz descubrió [...] un yacimiento que llamó Mina de Petróleo de San Fernando, del que extrajo crudo de calidad por tres años*” (Biosca J. P., *Industrialización y Tendencia de la tierra. Primeros Trabajos Petroleros en México, 1998*), dicho evento fue histórico ya que sería el primer trabajo en el istmo de Tehuantepec referente a la industria del petróleo.

Sin siquiera proponérselo la pelea de “Standard Oil” y “El Águila” había comenzado, la lucha entre estadounidenses y británicos, en un campo de batalla ajeno, desconocido para ambos, pero con grandes recompensas para cada individuo, ¿Cuál sería la empresa con mayor rentabilidad de las dos?, los números son fríos, solamente el tiempo, el petróleo extraído y las ganancias reflejarían la ganadora de esta lucha de gigantes de la industria petroquímica, fueron estas dos grandes empresas las que establecieron los cimientos para la que hoy es la industria petroquímica mexicana, que en la actualidad la maneja la paraestatal de Petróleos Mexicanos, no obstante, cabe destacar que también en México existían otras empresas petroleras de capital inglés, norteamericano, holandés e inclusive nacional pero con mucho menor producción que la de estos dos magnates, o hasta capital de distintas índoles.

Porfirio Díaz le daba muchas facilidades a los inversionistas extranjeros dentro de los que se destacan los holandeses, franceses, españoles e inclusive de inversiones mexicanas en los inicios de la industria petrolera, sin embargo la cantidad de petróleo que era extraído por ellas no alcanzaba ni el 10% a nivel nacional; por lo que sin duda las de mayor rentabilidad eran las de capital inglés, encabezado por Weetman D. Pearson y las del capital norteamericano encabezado por Jonh D. Rockefeller, porque además de contar con sus empresas matriz “El Águila” y “Standard Oil Company” respectivamente ambos eran dueños o accionistas mayoritarios de otras empresas petroleras pero de distinto nombres, por cuestiones legales.

Todo parecía indicar que la batalla era equilibrada, pero en realidad nunca fue así, Pearson un hombre con una gran estrategia de negocios, conocedor de

cómo se realizaba la política en México, realizó un gran movimiento he hizo un espacio en su comité para la familia Díaz,

“En agosto de 1908, Pearson y sus socios creaban la Compañía Mexicana de Petróleo El Águila”, con un consejo de administración en el que el hijo de Díaz, Porfirio Díaz Ortega, ocupaba un asiento privilegiado, al igual que otros miembros de la élite porfirista” (Pérez, 2017)

esta estrategia lo llevó a ganarse la confianza del General Porfirio Díaz, lo que sentaría las bases para una relación que iba más allá de intereses meramente lucrativos, incluso lo llegaría a considerar su amigo.

Cabe destacar que en su fundación, la firma petrolera solo ostentaba el nombre Compañía de Petróleo El águila, al poco tiempo le agregaron “Mexicana”, llegado el año de 1912, la compañía era nombrada como “Compañía Mexicana de Petróleo El Águila,” la que ya había adquirido todas las propiedades que anteriormente eran de la Casa Pearson, es decir pasaron de ser de Pearson a convertirse en propiedad de un grupo de inversionistas, que eran liderados por el mismos Weetman, en dicho año se obtuvieron un total de *“193 millones de barriles de crudo, ubicando al país en segundo lugar a nivel mundial [...] Entre 1908-1928 hubo en Veracruz un alud de perforaciones y descubrimientos a baja profundidad, contándose entonces 21 campos petroleros” (Aguirre F. J., 2011)*, los yacimientos a poca profundidad ayudaron a que en México se volviera más factible la explotación del crudo puesto no había que invertir tanto y las ganancias eran siempre favorables.

Por obvias razones le dio un mayor beneficio al desarrollo de su compañía “El Águila”, que a la del estadounidense, estaba un paso delante de su contrincante, siempre estuvo un paso adelante; pero Rockefeller vio la manera en que su compañía creciera un poco más al sur del continente, en Sudamérica encontró grandes yacimientos de petróleo, principalmente en Venezuela, Ecuador y Argentina, aun sin ser explotados al cien por ciento debido a su capacidad

tecnológica, por lo cual prefirió expandirse con dirección a Sudamérica y dejar que Weetman Pearson ganara la batalla al menos en México, sin embargo, a largo plazo el ganador fue John D. Rockefeller, ya que su imperio petrolero creció en demasía a escala mundial, ya que explotaba distintos yacimientos a lo largo del continente e incluso incursionó en otros continentes, mientras que la compañía que había creado Weetman con su única empresa “El Águila” y otras de menor importancia, fueron vendidas en 1919 por las complicaciones que las nuevas leyes mexicanas impusieron a los empresarios extranjeros que explotaban las materias primas del país, las nuevas leyes hacen referencia a todo lo que menciona el artículo 27° de la carta magna, la “Constitución de los Estados Unidos Mexicanos de 1917”, en la cual se establece que

“La propiedad de las tierras y aguas comprendidas dentro de los límites del territorio nacional, corresponde originariamente a la Nación, la cual, ha tenido y tiene el derecho de transmitir el dominio de ellas a los particulares, constituyendo la propiedad privada. Esta no podrá ser expropiada sino por causa de utilidad pública y mediante indemnización. La Nación tendrá en todo tiempo el derecho de imponer a la propiedad privada las modalidades que dicte el interés público, así como el de regular el aprovechamiento de los elementos naturales susceptibles de apropiación, para hacer una distribución equitativa de la riqueza pública y para cuidar de su conservación [...] Corresponde a la Nación el dominio directo de todos los minerales o sustancias que en vetas, mantos, masas o yacimientos, constituyan depósitos cuya naturaleza sea distinta de los componentes de los terrenos, tales como los minerales de los que se extraigan metales y metaloides utilizados en la industria; los yacimientos de piedras preciosas, de sal de gema y las salinas formadas directamente por las aguas marinas. Los productos derivados de la descomposición de las rocas, cuando su explotación necesite trabajos subterráneos; los fosfatos susceptibles de ser utilizados como fertilizantes; los combustibles minerales sólidos; el petróleo y todos los carburos de hidrógeno sólidos, líquidos o gaseosos.” (UNAM, 2009)

a pesar de que la constitución se firmó en 1917, no entro en vigor de manera inmediata al menos no para Pearson porque pudo cooptar a ciertos hombres en el congreso, para que estos retrasaran todas las reformas que se estaban creando, para poco a poco nacionalizar el petróleo, el cual era su principal objetivo, por lo que el inglés cansado de desviar sus ganancias al congreso (el cual cabe descartar que era muy corrupto), y viendo cada vez más complicada la situación nacional con los inversionistas extranjeros, decidió vender sus empresas petroleras en tierras

mexicanas, las traspasó a una empresa de capital anglo-holandés, de nombre “Royal Dutch Shell”, y aunque Pearson quedó como presidente honorífico vitalicio, en realidad se olvida del mundo del petróleo al menos en México, aunque la empresa “Royal” siguió operando, las empresas de Pearson por su nombre fundacional “El águila”, ya que *“la última sucursal de la Casa Pearson en México [fue la de] Anzures Property Co. Ltd fue liquidada hasta 1948”* (Connolly, *El contratista de Don Porfirio*, 1997) posterior a la expropiación petrolera, aunque en realidad dicha casa ya no tenía nada que ver con el petróleo, simplemente era la sede de la compañía británica en México, donde se desarrollaba en otros ámbitos, lo cual quiere decir, que a pesar de que Pearson murió en 1927 su paso por México, fue tan provechoso que incluso apertura una sede de su compañía en tierras extranjeras.

Pearson gana la batalla petrolera en México, pero pierde la Guerra petrolífera a nivel mundial, sin embargo, el siguió invirtiendo en el petróleo al sur del continente, además de continuar su vida como contratista, buscando obras que erigir a lo largo del mundo, no obstante siguió ligado al continente americano ya que

“Expandió su imperio contratista a países como El Salvador, Chile, Colombia con ferrocarriles, Brasil y Chile [erigiendo] puertos, Chile creando plantas eléctricas, Ecuador, Panamá, Trinidad y Tobago, Rusia, Estados Unidos, Canadá [con inversiones en] petróleo y con ninguna comparo las ganancias obtenidas con “el Águila” (Connolly, *El contratista de Don Porfirio*, 1997)

todo esto esperando que de igual manera volviera a ser tan redituable como le fue en la nación azteca, pero en realidad nunca alcanzó a visualizar las ganancias que había obtenido en México, por dicha razón la autora Priscilla Connolly lo califica como el segundo hombre que más saqueó México, únicamente después de Hernán Cortés, curiosamente ambos eran europeos; nuestro país fue un antes y un después en la carrera del Vizconde de Crowdray como hombre de negocios.

Sir. Weetman Pearson se percató que a principios del S.XX nadie le podía competir en la ahora ya industria petroquímica en México, por lo cual comenzó a

potenciar la industria en el país, construyendo así, la primera refinería en América Latina, la cual se edificó en Minatitlán Veracruz, la región se encuentra localizada muy cerca de la Ciudad y Puerto de Puerto México (ahora Coatzacoalcos) donde estableció las oficinas centrales de la compañía, a pesar de que en Minatitlán se encontraba el centro de trabajo, de todo lo administrativo se encargaba el personal de Coatzacoalcos también empezó a adquirir grandes cantidades de terrenos, en las zonas donde él había trabajado previamente, es decir parcelas cercanas al Puerto de Veracruz, cercanas a Puerto México, Salina cruz, y parte de Tabasco; primeramente comenzó comprando cantidades modestas en zonas urbanizadas, con un total de 5.8 hectáreas entre Puerto México y Salina cruz, pero posteriormente, adquirió más, haciéndose un total de 200 000 únicamente en el estado de Veracruz, repartidas a lo largo de la entidad, con zonas tanto urbanizadas como rústicas, aunque ya tenía una gran cantidad de tierras para explorar, nuevamente adquirió para el año de 1906, un total de 300 000 más, repartidas entre los estados de Tabasco, Campeche y Chiapas, ya para ese año sus terrenos en Veracruz, reflejaban un total de 346 000, teniendo un total de 646 000 hectómetros cuadrados, a lo largo de todo el sur de la nación, prácticamente, la extensión de la cual era dueño Pearson, era prácticamente las actuales entidades federativas del Estado de Morelos y la Ciudad de México, e incluso faltarían 8 600 para darnos una idea de las tierras que estaban a nombre del inglés, porque en ese momento todavía su empresa “El Águila”, no había sido fundada, todo esto con el consentimiento del General Porfirio Díaz; sin embargo no fue al único que Díaz le otorgó grandes extensiones de tierra para la explotación petrolera,

“Edward L. Doheny [...] en 1900 adquirió una propiedad de 182 768 hectáreas en la hacienda ganadera El Tullillo situada entre los estados de San Luis Potosí y Veracruz, más 32 en arrendamiento [...] la Mexican Petroleum of Delaware, LTD, organizada en 1907 por Doheny y sus socios, divido sus propiedades en cuatro subsidiarias: Huasteca Petroleum, Mexican Petroleum California, Tuxpan Petroleum y Tamiahua Petroleum” (Elizondo, 2012)

más adelante estos dos personajes se disputarían los yacimientos de petróleo, y competirían cada uno con su empresa petrolera, de la misma forma siguieron llegando extranjeros por la fiebre del oro negro en México, para 1919, el censo levantado por la Secretaria de Industria, Comercio y Trabajo enumeró un total de quinientas diecinueve compañías dedicadas al ámbito petrolero y petroquímico, las que destacaban eran las subsidiarias de Doheny, así como el Águila de Pearson, las más poderosas, un año después, en 1920 en el Departamento del Petróleo del gobierno mexicano existían cuatrocientas noventa (el decrecimiento de las firmas pudo deberse a la compra de las empresas más fuertes de empresas de mucho menor rango), noventa de capital extranjero (que era el más fuerte) y cuatrocientas de capital mexicano, aunque a simple vista se logra percibir que existen más empresas mexicanas, esto no era del todo confiable, ya que podrían ser prestanombres, cuyos verdaderos dueños eran extranjeros, o incluso a pesar de ser más las mexicanas, nunca pudieron competir con las toneladas de petróleo que extraían del suelo los extranjeros.

Los lugares del cual era dueño, eran cercanos a los sitios, que se le encargó a Lord Cowdray ampliar y modernizar, aunque la mayor labor la tuvo en Salina Cruz Oaxaca (recordando que Oaxaca es una entidad que sobresale por sus altos índices de marginación, los cuales persisten hasta la actualidad, por lo que no es de extrañar que en dicha época, no existieran caminos en una región tan alejada de la capital del estado), ya que hay relatos que narran que ni siquiera existían calles en la zona costera, *“A Principios de siglo mandaron a Pearson, a trazar las calles de Salina Cruz (porque era un pueblo que ni calles tenía)”* (Reyes, 2013), el impacto del inglés en Oaxaca de Juárez fue tanto, que incluso se nombró una ciudad en su honor, se lo nombró a la localidad Pearson, en ella existía una estación del ferrocarril que su propia empresa realizó, en la actualidad dicha ciudad responde al nombre de Santo Domingo Tehuantepec, la cual se localiza cerca de Salina Cruz; sin embargo, el simple hecho de que a una ciudad le otorguen el nombre de un empresario extranjero, nos hace referencia del poder que tenía este hombre en el país, ostentaba incluso más poder que algunos políticos de la elite Porfiriana, lo que era algo notoriamente impresionante.

A pesar de que en el estado de Oaxaca tuvo un gran impacto, el hecho de que no existía una población fuerte en Salina Cruz, lo llevó a tomar la decisión de establecer la sede administrativa al otro extremo del istmo, ya que era de vital importancia que esta estuviera en un puerto, por los movimientos que en el mismo se realizaban, (tal vez ese fue otro motivo por el cual se decidió establecer en el puerto del sur de Veracruz las oficinas centrales de su naciente compañía) mientras que Nanchital, el ahora Municipio vecino de Coatzacoalcos, pero que antes pertenecía a Puerto México, era el lugar donde se encontraban las bodegas para almacenar el petróleo que era extraído de la zona, así como *“talleres de carpintería, tornos, elaboración de tanques y todo lo necesario para el trabajo petrolero”* (Biosca J. P., *Movimiento Portuario, 1998*), en Nanchital se estableció un campamento petrolero al igual que en Ixhuatlán (solo que este no prosperó tanto como Nanchital), exactamente no se sabe la fecha en que dicho campamento se estableció, el momento más antiguo que se tiene en documento data de 1915, aunque sí se sabe que el campamento pertenecía a las compañía “El Águila”, la cual siendo el de origen inglés reclutó a varios compatriotas para que se instalaran en Coatzacoalcos, trabajaran en sus oficinas, incluso en estas oficinas los trabajadores de la refinería tenían que ir a cobrar sus honorarios, se encontraban en la actual calle de Ignacio de la Llave, en el antiguo Puerto México.

En 1929 se realizaron nuevamente adecuaciones al río Coatzacoalcos, entre los nuevos trabajos, destaca nuevamente el dragado del caudal, desde la entrada a la altura de las escolleras hasta el atracadero, donde se anclaban las embarcaciones, esto con el fin de que barcos de mayor volumen pudieran entrar a Puerto México, como se logra ver en el plano de dicho trabajo (Anexo 9 el plano del dragado).

Minatitlán comenzó siendo el primer puerto de la región, posteriormente se convirtió en un asentamiento petrolero, en sus territorios estaba la oficina del cobro aduanal, hasta que años más tarde todos estas labores pasaron a ser de Puerto México, por el crecimiento acelerado de dicha ciudad además que en el puerto se realizaba una mayor actividad marítima que en Minatitlán, actualmente -la llave del

sureste- se encuentra en el centro del cinturón industrial, esta zona perdió un poco de importancia al detonar el pozo #4 del Potrero del Llano, aunque nuevamente cuando acabo el boom en la faja de oro volvió a tomar relevancia, aunque la producción petrolera bajara en la zona, en 1922, con la reanudación de las actividades petroleras en la zona construyendo nuevos tanques de almacenamiento; así como nuevas exploraciones que realizaban los norteamericanos en el terreno, el sur volvía al juego en la industria petrolera; Coatzacoalcos siempre se distinguió por ser un puerto que conectaba los océanos por medio de la red ferroviaria ístmica.

La demografía creció entre los inmigrantes que llegaron, varios eran de origen británico, entre los nombres que más destacan se encuentra el del Dr. John J. Spark, que si bien era de origen canadiense, llegó como embajador de Inglaterra a Coatzacoalcos, ya que Canadá es un protectorado inglés, estuvo de embajador y al concluir su periodo dejando el cargo, fue contratado por “El Águila”, Pearson sabía que era un hombre respetado en la región, por lo mismo fue una buena adquisición para la compañía, este extranjero realizó grandes obras en el antiguo Puerto México, siendo un hombre muy filántropo con la comunidad porteña, por lo cual se le tiene un gran cariño, es tanta la admiración que se le tiene, que la avenida principal de la ciudad, el nuevo malecón costero (que ve para el mar, puesto que el malecón viejo limita con el río) lleva su nombre, e incluso existen instituciones educativas de gran prestigio en la ciudad que llevan el nombre de este personaje inglés.

De la misma manera que él realizó el viaje para instalarse en Puerto México, existieron una gran cantidad de extranjeros que llegaron a Coatzacoalcos, la principal razón por la cual la mayoría de los extra nacionales aceptaron migrar teniendo como destino México, fue porque el gobierno del General Porfirio Díaz era muy benévolo con los foráneos, por lo tanto, en el *“puerto varias familias inglesas se asentaron, que trabajaban en Minatitlán en la refinería sin embargo prefirieron echar raíces en Puerto México era personal calificado, como técnicos, mientras que en Minatitlán llegaron familias de franceses a establecerse”* (Conde, Entrevista al

Cronista de Coatzacoalcos, 2019), dichos trabajadores inmigrantes tenían mejores ingresos que los trabajadores nacionales (un patrón común durante el Porfiriismo), por lo que en la actualidad, todavía se logra visualizar que las familias de mejor posición social en la región tienen apellidos de origen europeo, o incluso familias de clase media con el mismo denominador, lo que nos presenta el hecho que el status de estas familias se sigue conservando prácticamente intacto, a pesar del tiempo que ha transcurrido.

A continuación un grafica de los trabajadores, de las distintas compañías petroleras, donde claramente se puede observar que la sociedad del inglés, es la que tiene en nómina la mayoría de los trabajadores dedicados a esta industria, de igual forma, se pueden visualizar las firmas con mayor fuerza del trabajo, debido a que eran las que más demandan tenían en el estado de Tamaulipas, no obstante el patrón se repetía en otras sedes petroleras, recordando que en esta faja de oro comenzaba en Veracruz y concluía en Tamaulipas, era el máximo territorio del petróleo, y los demás puntos petrolíferos tenían una densidad un poco más baja:

Razón Social	Numero de Trabajadores	
	MEXICANOS	EXTRANJEROS
El Águila	12 559	402
Huasteca Petroleum Company	6 059	361
Transcontinental Petroleum Co.	5 839	325
Internacional Petroleum Co.	3 852	327
The Texas Oil Co.	2 263	298
La Corona	1 599	200
Pierce Oil Corporation	920	33
EI AGWI	734	111
East Coast Oil Co.	119	81
TOTAL	33 944	2 138

(Informes remitidos en 1921 al inspector de Trabajo de Tampico, AGN, DT, caja 326, expediente 4)

Y aunque llegaba mucho trabajador ajeno a la región, tanto nacional como internacional, también existía mucha gente nativa que trabajaba para la principal empresa de sureste mexicano “El Águila”, incluso la manera en que esta se contrataba era muy curiosa, a continuación una cita del modus operandi del Águila para la contratación del personal, no calificado, el cual solo era contratado en Minatitlán,

“Desde los descubrimientos de petróleo a ras de suelo en el poblado de San Cristóbal, municipio de Minatitlán, río arriba en el Coatzacoalcos a principios del siglo XX, empezó una nueva historia para el sur de Veracruz: “Estos ‘enganchadores’ trabajaban de acuerdo con la compañía El Águila, que traían a nuestra gente para las diferentes obras que se hacían. El sistema que tenían los ‘enganchadores’ cuando llegaban al Istmo era éste. Primero hacían una fiesta, se ponían de acuerdo con el presidente municipal, ponían una mesa con dinero y tocaba la música. Le preguntaban a la gente que quién quería trabajar. Si tu querías, te decían: si, como no, nada más que tienes que ir a trabajar a Minatitlán. Te preguntaban que cuanto tiempo, tu le decías por ejemplo 7 meses, que es lo que la mayoría decía. Entonces te daban un adelanto, \$1.50 por día. Y si te huías, te agarraban y te cobraban más de lo que te habían dado.”, nos dice Dimas Cazarín en un historia de vida de un zapoteco que vino a trabajar y a vivir a Minatitlán, una ciudad construida por guetos de gente de diversos orígenes: polacos, ingleses, chinos, indígenas de la zona, zapotecos de diversos pueblos que formaron cofradía en honor a los santos patronos.” (Guillén, 2017)*

Aunque no se menciona el nombre de la empresa a donde se destinaban los trabajadores “contratados”, seguramente debe de ser para “El Águila porque a principios del S.XX comenzó a necesitar mucha más mano de obra, por el hecho de que se incrementó el trabajo de extracción y refinación del petróleo; la artimaña que se usaba era inteligente de parte de la empresa ya que daba el pago por adelantado, con desconocimiento del trabajador de saber en qué iba a desenvolverse, puesto que una vez que ya comenzara el trabajo, no podía renunciar ya que le habían dado el pago por adelantado, aunque este quisiera no podía desatarse de la chamba, como se le dice coloquialmente al trabajo en la región; además que la persona debía de aceptar el trato o si no era golpeado por la gente que articulaba la “contratación” de las personas, sin duda los principales afectados eran los grupos vulnerables, es decir los indígenas de la región.

Desde principios del siglo pasado cuando ya estos dos asentamientos Coatzacoalcos y Minatitlán comenzaron a crecer económicamente, han estado ligadas sociopolíticamente, lo cual continua hasta la actualidad, ya que estas urbes son los pilares industriales de la zona sur de Veracruz, son ciudades hermanas, aunque también no hay que olvidar a Nanchital y Cosoleacaque, el denominado “cinturón industrial del sureste” para fines de esta investigación; no obstante, de las cuatro localidades la que tiene mejor calidad de vida es Coatzacoalcos, actuando como “Hinterland” sobre los otros poblados es decir, estos tienen influencia Coatzacoalcos de distintas maneras, además el Ferrocarril y la industria petrolera y posteriormente petroquímica, (industrias que comparte con Minatitlán) también el hecho de que sea un puerto internacional eleva su estatus, lo que necesariamente lo convirtió en un “Foreland”, lo que hace que ciertas empresas se establezcan en la región tomando como sede única el lugar donde se esconde la serpiente, esto sucedió a principios del siglo pasado y sigue ocurriendo en la actualidad, aunque el asentamiento que inició primero su crecimiento fue Minatitlán porque en su región se encontraba la aduana, del lugar que posteriormente se trasladaría a Puerto México.

Las empresas invirtieron en las ciudades importantes del cinturón industrial las que eran Minatitlán y Coatzacoalcos, las que le daban mejores dividendos, en la ciudad petrolera de

“Minatitlán, El Águila proporcionaba alumbrado a los edificios municipales y unas pocas calles de la ciudad [...] En Puerto México [...] La compañía financió de manera parcial el asfaltado de unas calles y los trabajos de saneamiento de la laguna que había en el centro del pueblo” (Maín, 2011)

Esto se puede corroborar con la entrevista realizada a la coatzacoalqueña, Guadalupe Castillo Carrillo (la entrevista completa se localiza en la sección de Anexos) donde menciona *“La ciudad llegaba hasta la calle de Revolución, el primer cuadro de la ciudad estaba pavimentado el centro” (Carrillo, 2020)*, que nos

confirma, que desde antes, el primer cuadrante de la ciudad estaba asfaltado, estragos urbanos que dejó la compañía el Águila en el antiguo Puerto México.

Para esa época las empresas de Pearson ya extraía tanta cantidad de petróleo (por eso se cree que era su empresa la que contrataba el personal a ciegas), por lo que mandó a fabricar buques para transportar el crudo en ellos, los ordenó a manufacturar en su natal Inglaterra, lo que fue una decisión incorrecta porque en la política mundial se avecinaba un conflicto mundial, para 1914 se dejaron de fabricar buques comerciales, para crear buques de guerra, porque había dado comienzo el primer gran conflicto bélico que azotaría Europa, la Primera Guerra Mundial (1914-1918); pero a pesar de los inconvenientes por la fabricación de navíos, la gran guerra como se le llamó entonces, le tragó varios beneficios económicos.

Con el comienzo de la guerra, se necesitaba combustible para hacer andar todos los buques, los automóviles, las motocicletas, entre otros medios de transporte utilizados en la misma ofensiva, anteriormente al conflicto bélico, la marina inglesa al mando de Winston Churchill ya le compraba petróleo a “El Águila,” debido a que estaba dejando de ocupar el carbón como fuente de energía para su flotilla, estaba realizando la modernización de su armada terrestres, marítima y aérea, no nada más se trataba de poner a la vanguardia a México, si no todas las naciones, en especial las europeas buscaban modernizarse; ahora con la movilización armada era más que evidente que la demanda del crudo crecería de manera exponencial.

Lo ocurrido en el viejo continente benefició a la compañía inglesa “El Águila” y por supuesto a su propietario Lord Cowdray así como a sus socios, sin embargo el británico se convirtió en uno de los hombres más ricos, no solo de Inglaterra si no del mundo, todo esto gracias a la extracción del crudo de un solo estado de la república mexicana, el cual era Veracruz (en este preciso ejemplo podemos ver la riqueza de nuestro país que desafortunadamente durante el Porfirismo fue aprovechada en su mayoría por los extranjeros), ya que él era dueño de casi todos los yacimientos en dicha entidad e incluso de los yacimientos estratégicos fuera de

la misma, como los pozos de Tampico en Tamaulipas, ciudad cercana a la frontera de Veracruz en el norte, de donde obtuvo el mayor número de barriles extraído, en la famosa zona petrolera llamada faja de oro; no obstante en la zona del sur, después de 1922 los pozos comenzaron a dar un buen número de barriles desde la reanudación de actividades hasta la expropiación petrolera, a continuación la tabla:

Años	Barriles	Años	Barriles	Años	Barriles
1921	529 856	1928	137 399	1935	110 248
1922	499 393	1929	122 433	1936	112 405
1923	409 822	1930	108 301	1937	128 511
1924	382 680	1931	90 517	1938	106 351
1925	316 479	1932	89 878		
1926	247 729	1933	93 153		
1927	175 674	1934	104 582		

Documento interno de Petróleos Mexicanos, aportado por Relaciones Publicas en Coatzacoalcos

Cuando las finanzas de “El Águila” eran extraordinarias, cada vez se extraía mucho más petróleo y este a su vez era comercializado de una mejor manera, el contexto histórico nacional que transcurría a principios del S.XX, no era el mejor para los extranjeros dueños de empresas o para algún otro extranjero establecido en tierras mexicanas; la ciudadanía ya se encontraba insatisfecha por los tratos que los dueños de las empresas extranjeras les daban a sus trabajadores de origen nacional, (porque el trato a los trabajadores extranjeros era muy diferente), por lo cual, se realizaron varias manifestaciones a lo largo del país, sin embargo las que más destacan son las huelgas de Cananea 1906 (Sonora) y Río Blanco 1907 (Veracruz) ambas en zonas que crecieron socioeconómicamente durante el Porfirismo.

Cananea representa la insatisfacción del Norte que expresan los mineros la principal actividad de la zona fronteriza, mientras que Río Blanco representa a los obreros de Veracruz; si bien no fue el sector petrolero que era el principal, el grupo que se manifestó fue el textilero otra actividad de gran valor para el inversionista

extranjeros, así también como los ingenios, que igual ocupaban un estatus importante en la entidad, sin embargo, este no estaba tan distribuido a lo largo del estado como el petrolero, el trabajo textil se concentraba en la parte centro; y aunque las huelgas de los petroleros no destacan en la historia nacional, cabe señalar que este fracción no se quedó atrás, se hizo escuchar en la ciudad de Acayucan, donde el personales del “El Águila,” junto con empleadores de otras empresas, así como trabajadores de haciendas que se establecieron al sur de Veracruz, fueron a levantar la voz

“En los cantones de Minatitlán y Acayucan, Cándido Donato Padua, Hilario Calixto Gutiérrez, Juan Rodríguez Clara, José Ma. Leyva, Miguel Iglesias, Arcadio Patraca, Genaro Sulvarán, entre otros, se encontraban ya en rebeldía organizando a los campesinos que eran explotados en las haciendas y las compañías petroleras recién instaladas en la región.”
(www.acayucan.com, s.f.)

El gran número de gente que se movilizó en 1906, al menos en el sur de Veracruz, tenía un único objetivo, que los dueños, los cuales eran personalidades de la elite política de la época, lo que quiere decir que el Estado de Veracruz parecía un pastel, donde a cada individuo de alto rango, le tocaba una parte, porque en cualquier sector de Veracruz se podría hacer negocio, le sacaban un gran provecho a la entidad, por los distintos productos que se podían plantar y/o por los minerales que se podían extraer del suelo y subsuelo, lo que provocó que distintas empresas y haciendas, como las siguientes, se establecieran en la región, algunas con mayor impacto nacional que otras,

“Se instalaron las empresas Mexican Eagle Oil Co. “El Aguila” Mexican Land and Co., Veracruz Land cattle Co., y J.E. Henry and Sons Co. [así como obreros de las haciendas] Entre los terratenientes y familias poderosas se encontraban Felipe S. Martell, Fulton Embry, Los hermanos Limantour, Manuel Romero Rubio, Los Cházaro y Leonardo F. Fortuño. [...] En el Cantón de Acayucan se encontraban las haciendas Corral Nuevo, propiedad de José A. Cházaro con una superficie de más de 80.000 Has., Cuautotolapan, propiedad de The Miller Plantati3n con más de 15.000 Has., Buena Vista, propiedad de Chicago Tide and Trist Co. (1000 Has); El Blanco, de Juan E. Franyutty poseedor de más de 10.000 Has., y Nopalapan, de Otilio Franyutty, haciendas en las que se sembraban grandes

superficies de algodón, caña, café, árboles para la extracción del hule y la comercialización de maderas preciosas. En el Cantón de Minatitlán y el Istmo de Tehuantepec. Manuel Romero Rubio, Secretario de Gobernación y suegro de Porfirio Díaz poseía más de 120.000 hectáreas y la Mexican Eagle Co., con más de 20.000 has.” (www.acayucan.com, s.f.)

Se manifestaron en contra de sus patrones, que incluso imponían más respeto que ciertas autoridades del periodo; las demandas que resonaban en todo el Istmo de Tehuantepec, era las mismas o similares, a las que se escuchaban a largo y ancho del país, lo cual se puede ver en distintos

“Estudios sectoriales industriales se han demostrado experiencias sobre el carácter de los movimientos sindicales o populares de diferente factura, que se articularon en los procesos revolucionarios localizados y dispersos regionalmente, y con grandes problemas de comunicación. El escenario [...] se fortaleció con la bandera que enarbolaron campesinos sin tierra, [...] también participaron comunidades que giraban entorno de acciones políticas contra dominios despóticos” (Méndez, 2011)

Es decir, los movimientos sociales sucedían en todas las partes de México, pero tomaron más fuerza cuando todos los sectores del país se levantaron a manifestarse, porque antes solo eran levantamientos aislados, sin importancia alguna, que podían suprimirse sin que otros se percataran del censuramiento, cada uno luchando por sus intereses desde su trinchera, que al momento de juntarse, se convirtió en una revolución nacional, buscando un cambio total en todos los aspectos del país, por ende este movimiento es el más importante del S. XX en la historia nacional.

Las exclamaciones de los trabajadores eran practicante las siguientes: terminar con los malos tratos, las desigualdades (entre los trabajadores extranjeros como nacionales), aumento salarial, mejorar las condiciones para trabajar, una jornada laboral de ocho horas, el pago de horas extras, entre otras muchas peticiones que exigían los trabajadores; las demandas podían ser cumplidas por los empresarios sin problemas, por ejemplo al menos en el ámbito petrolero, las ganancias eran extraordinarias, el petróleo mexicano costaba por término medio un

total de 1.13 pesos por metro cúbico, mientras que en un mercado global se llegaba a vender hasta en dólares.

Todos por igual, los distintos miembros de los diferentes gremios, eran explotados cada uno en su industria,

“La intensa proletarización en los enclaves textiles, cañeros o petroleros no generaron un marco adecuado en la reglamentación de las relaciones laborales que permitiera una explotación humana regulada y atenta a los derechos de los trabajadores, por el contrario, el trabajo en las modernas instalaciones coexistía con la existencia de tiendas de raya” (Sierra, 2011)

la modernidad no trajo consigo nuevas reformas laborales, al contrario, se hundió más en un sistema tipo neo feudal, donde solo se trabajaba para un patrón, con salarios pésimos y eran obligados a comprar sus productos de necesidad básica, en la tienda de raya de la misma empresa, donde cabe mencionar que el precio de los productos era tan elevado que el salario no era suficiente para pagarlos, por lo que se les otorgaba crédito en la comercio, dicho préstamo aumentaba en lugar de disminuir debido al incremento de los precios y no del salario, por lo cual las deudas eran heredadas de generación en generación, hasta que esta pudiera pagarse; las leyes fueron haciéndose obsoletas, al igual que los hombres que manejaban el régimen, volviéndose un gobierno gerontocrático.

No era la primera vez que estas demandas eran sonadas en el país, anteriormente en 1872 se fundó el Gran Círculo de Obreros, que fue la primera central obrera en el país, quienes, en 1876, mientras corría el primer periodo presidencial de Porfirio Díaz organizaron

“el primer Congreso Obrero de México, las principales conclusiones fueron las siguientes: 1) Instrucción para los Trabajadores, 2) Establecimiento de talleres cooperativos, 3) Garantías políticas y sociales, 4) Libertad para elegir funcionarios públicos, 5) Nombramiento, por el gobernador, de “procuradores obreros” para defender los intereses de trabajadores, 6) Salarios fijados por estados con la intervención de los trabajadores, 7)

Desde los comienzos hasta el final del Porfirismo se buscó una mejora para los trabajadores, aunque el gremio petrolero era el de mayor peso, ni siquiera ellos con su presión a nivel nacional pudieron cambiar las condiciones laborales, por ende, los otros sectores no tenían oportunidad y mucho menos con un gobierno que con cada periodo se volvía más opresor.

El verdadero problema no era el hecho que los empresarios sacaran las riquezas nacionales, si no que *“Las compañías obtuvieron utilidades inmensas, [...] jamás realizaron una sola obra de beneficio social” (Herzog, Lázaro Cárdenas su pensamiento económico, social y político, 1988)*, es decir, el beneficio era únicamente para los dueños, nunca para la población, lo que fastidió a los trabajadores, como a la población de estos lugares, más adelante se manifestarían en forma de huelgas ciertos sectores, el gremio petrolero fue el que más levantó la voz a través de los años, puesto que después de la Revolución Mexicana, ellos seguían padeciendo de malos tratos, hasta 1938 que las empresas petroleras se volvieron propiedad de la nación, con esto una serie de cambios, en la actualidad PEMEX se volvió una de las paraestatales, mejores pagadas junto con la CFE, pero la industria eléctrica se nacionalizaría años después hasta 1960 durante el sexenio del presidente Adolfo López Mateos.

Por otro lado, el Porfirismo comenzó a tener un declive muy pronunciado, el gabinete tenía prácticamente tres décadas en el poder; la élite Porfirista envejeció en el poder, los mexicanos querían alternancia política, para el año de 1906, no se podían sostener los malos tratos a los trabajadores, así como a la mayoría de la población nacional, ya que Díaz siempre apoyó más a los extranjeros, tanto empresarios como trabajadores, que a los obreros mexicanos, *“A pesar de que la insurrección de los comuneros, organizados por la logística guerrillera del Partido Liberal Mexicano fracasó, se considera a esta ciudad de Acayucan, junto a Cananea, Rio Blanco, Jiménez, Viescas y las Palomas, CUNA DE LA*

REVOLUCIÓN.” (www.acayucan.com, s.f.) para 1906 era insostenible las malas condiciones de trabajo de distintos sectores en las distintas industrias que se habían establecido en Veracruz y en el resto de México, ya entrada la primera década del S. XX en 1910 el gobierno que dirigía el país era gerontocrático, ya no tenía mano dura como la tuvo en los primeros años de su mandato, por lo que cada vez era un gobierno más debilitado teniendo como principal figura gubernamental a un anciano como lo era el General Díaz.

Para 1911 el gran amigo de Weetman, el General Porfirio Díaz Mori, había sido exiliado del país, partiendo del cuatro veces Heroico Puerto de Veracruz un 31 de mayo en el buque de vapor “Ypiranga,” con destino a Europa, específicamente al país galo, donde el dictador pasaría sus últimos años de vida, donde finalmente moriría el 2 de julio de 1915 en París, Francia; su gran amigo había partido, su benefactor en estas tierras estaba muy lejos de las mismas, sin embargo la gran amistad que unía a estos dos personajes era tanta que

“Los Pearson apoyaron a los Díaz, en su salida del país, incluso les ofrecieron sus propiedades inglesas para algún tiempo de su exilio; creyeron, al igual que Díaz, que su partida era una pausa en el poder que había ejercido por más de 30 años” (Pérez, 2017)

la persona que le puso en bandeja de plata los yacimientos más productivos de petróleo, no nada más de la nación si no del mundo, con la única condición de que contribuyera en la modernización de México en lo cual ayudó, sin importar las condiciones de trabajo en que se encontraba el proletariado, el general que le encargó las obras de infraestructuras más relevantes de su mandato, el presidente que le facilitó las concesiones industriales había dejado tierras mexicanas, ahora ¿Qué sucedería con “El Águila”?, ¿Perdería su máxima empresa?, ¿Qué privilegios perdería?, ¿Se expropiaría la industria del Petróleo?, ¿Se acabó el negocio en México para los extranjeros?; estas preguntas preocuparon no solo a Weetman Pearson, si no a varios extranjeros que habían establecido sus empresas en México, creando imperios comerciales de gran impacto.

México se había convertido en la gallina de los huevos de oro, un paraíso para capitales extranjeros, dichos empresarios sabían que ya no contarían con la aprobación del gobierno entrante para continuar con su imperio industrial en México, por el simple hecho de que la ideología que manejaba Francisco I. Madero, era muy diferente a la que se manejó durante todo el Porfiriato; sin embargo, el gobierno mexicano continuaba siendo corrupto, lo que permitió que *“pronto [Weetman Pearson] estableció buenas relaciones con la administración maderista [sobre todo con Ernesto Madero].” (Garner, Sir Weetman Pearson y el desarrollo nacional en México 1889-1919, 2005)* dichas relaciones no tuvieron gran impacto en beneficencia para “El Águila”.

Las respuestas a dichas interrogantes, tendrían que esperar unos meses más y se las iba a dar solo un hombre, Francisco I. Madero, una vez que hiciera toma de protesta y comenzara a reformar las políticas establecidas, por el ahora ex presidente Porfirio Díaz, aunque los empresarios veían inminente un cambio radical en el país, no se iban a quedar con los brazos cruzados, con tantos años invirtiendo y sacando sus mejores ganancias de México, no permitirían que en cuestión de meses todo cambiara de manera negativa para ellos;

“Algunas versiones históricas apuntan a que los concesionarios petroleros influyeron en el golpe huertista contra Madero: las misivas diplomáticas de esos años documentan la solicitud que hicieron a sus gobiernos para una intervención. No obstante, los vaivenes políticos y a lo álgido de las intrigas, la extracción del oro negro continuaba, y Pearson seguía haciendo grandes negocios” (Pérez, 2017)

Lo cual fortalece la idea de que no solo los empresarios petroleros si no que cabe la posibilidad que los empresarios foráneos hubieran apoyado o incluso montado el complot, que acabaría con el entonces Presidente de la Republica Francisco I. Madero, en el suceso conocido como “la decena trágica” (recordando que esta fue planeado en la embajada de Estados Unidos, un territorio que no pertenece a la nación, por lo cual los extra nacionales podrían ingresar con facilidad), para que este no llevara a cabo las políticas que tenía planeadas en

contra del capital extranjero, como había expresado durante su campaña, aunque sí logró implementar el pago de impuestos de las materias primas extraídas del suelo y subsuelo nacional.

El impuestos que estableció consistía en que, por tonelada extraída de crudo se debía pagar una modesta suma (Anexo 10 tabla de metros cúbicos extraídos de petróleo en Veracruz); aunque fue un gran paso que se comenzara a cobrar por lo extraído de las tierras mexicanas el arancel era prácticamente nulo debido a lo bajo de este por ejemplo *“El Águila pagaba 20 centavos por tonelada de petróleo extraído, pero a pesar de la cantidad tan baja del impuesto era una fuerte cantidad lo que se le pagaba al gobierno maderista”* (Herzog, 1988), por otro lado otras empresas llegaban a pagar hasta 0.63 por metro cubico refinado, dicha cantidad se fue elevando hasta la expropiación petrolera en 1938, (Anexo 11 tabla de la producción de crudo en barriles 1910-1930).

“A fines de 1928 (era) 2.85 por m³ para el crudo ligero y 1.28 pesos [...] para el crudo pesado [...] sumando todos estos gasto (producción, transporte, impuestos por la explotación y por exportación) se obtuvieron resultados siguientes: para el crudo ligero los gastos ascendieron a 6.18 pesos por m³, y el crudo pesado un precio de 11.70” (AGN, DT, caja 1328)

Aunque del lado mexicano el impuesto era mínimo pero significativo, a los empresarios no les agradó la idea de pagar por lo que en años anteriores, se les había otorgado de manera gratuita, posteriormente a la decena trágica, quien ocupó la silla presidencial fue Victoriano Huerta, también conocido como el usurpador, una persona manipulable ansiosa del poder; el puerto más importante del sur de Veracruz, se conoció la noticia por medio de la oficina de Correos y Telégrafos, un *“querido ascendente nos contaba haber acudido al telégrafo la mañana de cuando ahí mismo se enteró del asesinato de Madero, ocurrido el año 1913.”* (Conde, *Entrevista al Cronista de Coatzacoalcos*, 2019), por este medio se comunicó al resto del país que el presidente Francisco I. Madero había sido asesinado, junto con el vicepresidente José María Pino Suarez.

Pearson se tuvo que adaptar al nuevo régimen, no dejó ir la oportunidad, y al observar el poco apoyo que se le daba a Victoriano, él le otorgo “*su apoyo al régimen de Huerta [aunque fue, en realidad, un apoyo muy ligero]*” (Garner, *Sir Weetman Pearson y el desarrollo nacional en México 1889-1919, 2005*) de este modo sería más sencillo conservar sus empresas en tierras mexicanas, sin pagar o pagando únicamente las tasas establecidas sin que estas aumentara, ellos (los empresarios) querían seguir gozando de los mismos privilegios que tenían durante la época en que la republica estaba bajo el mando del General Porfirio Díaz, por esas mismas fechas “El Águila” había firmado un acuerdo con el cual se comprometía a exportar diez millones de barriles en un lapso de cinco años, garantizando así el comercio, aunque sea en el extranjero, toda esa cantidad de crudo seria extraído de la faja de oro, parte de Minatitlán y procesada en la refinería de la región sur de Veracruz, la única refinería en Latinoamérica, sin embargo

“Las intenciones del gobierno federal no tomaron por sorpresa a los funcionarios de El Águila. Meses antes de que Huerta decretara —en noviembre de 1913— el aumento del impuesto sobre producción de petróleo crudo de 20 a 75 centavos, los funcionarios del El Águila seguían los movimientos del gobierno a través de sus contactos en la Cámara de Diputados. [...] Serapio Rendón, fue quien les informó sobre la iniciativa para decretar un aumento [...] La práctica de acercarse a los miembros del Congreso para obtener información o para que intercedieran por la compañía se había desarrollado durante la segunda mitad de 1912 y la primera de 1913, cuando se dieron nuevos intentos por elevar los impuestos. Hasta donde la documentación permite ver, El Águila pudo librarse de aumentos importantes de impuestos a la producción con la ayuda de algunos diputados. Sin embargo, cuando la mano dura de Huerta disolvió al Congreso en octubre de 1913 y un mes después decretó el nuevo impuesto a la producción de petróleo, El Águila tuvo que actuar cautelosamente.” (Borda J. Á., Economía UNAM , s/a)

sin embargo a los inversionistas como se dice coloquialmente “les salió más caro el caldo que las albóndigas” ya que una vez que se dio la decena trágica, al subir a la silla presidencial Victoria Huerta, los líderes revolucionarios que no estaban contentos con lo ocurrido, se levantaron en armas en contra del usurpador Huerta, lo que dio inicio a una serie de feroces combates a lo largo de la república, con el propósito de derrocar a Victoriano Huerta, lo cual afectó a los dueños del capital,

porque al ser un movimiento de índole nacional varios de los obreros que trabajaban para distintas empresas optaron por unirse a los distintos grupos (villistas, zapatistas, constitucionalistas, entre otros grupos de menor rango), que no nada más buscaban derrocar a Huerta, si no también veían la posibilidad de instaurar distintas reformas, de las más destacadas, las laborales y las agrícolas, por esta razón es que los ejércitos de los distintos caudillos, eran en su mayoría campesinos y/u obreros de distintas industrias.

Como consecuencia, casi no había mano de obra en el país; sin mano de obra, las empresas no operaban, lo que provocó que varios de esos patrones dejaran la nación mexicana, ya que los grupos revolucionarios eran tan radicales que incluso llegaban a matar a sus antiguos dueños o asaltaban las tiendas de raya, provocaban desmanes en las fábricas o industrias a las cuales pertenecían (Anexo 12), con las nuevas condiciones sociopolíticas que estaba atravesando el país, era más factible pagar impuestos, mejorar las condiciones del trabajador y seguir preservando sus empresas en tierras mexicanas, sin embargo no sucedió de esa manera al contrario de perder todo en manos de los caudillos.

Finalmente, el usurpador Victoriano Huerta, ante tanta presión tanto nacional por los grupos revolucionarios e internacional ya que varias naciones no lo reconocían como presidente y temiendo por su vida, se vio obligado a renunciar a la presidencia de México, el *“15 de julio de 1914, cuando el Congreso de la Unión aceptó la renuncia de Victoriano Huerta. En su lugar quedó Francisco S. Carbajal, entonces Secretario de Relaciones Exteriores”* (Aguascalientes, 2015), el desprecio que se le tenía a Victoria Huerta era tanto que tuvo un mal presentimiento, creyó que lo podían asesinar en el transcurso de la Ciudad de México al Puerto de Veracruz, de donde tenía planeado embarcarse para salir del país.

Debido al mal augurio que tenía, el usurpador realizó un cambio en su ruta de escape en el último momento (lo que se creé que le salvó la vida), tomó un ferrocarril igual a un puerto del estado de Veracruz, pero este puerto se localizaba al sur de la entidad, Victoriano Huerta parte de la Ciudad de México con dirección a Puerto México, hoy Coatzacoalcos, de dicho puerto se embarcó en un navío alemán

llamado “Dresden,” con dirección a Europa, esta decisión le salvó la vida al usurpador, ya que existía un grupo de revolucionarios esperándolo en el Heroico Puerto de Veracruz para matarlo, esta maniobra fue exitosa debido a que para ese entonces Puerto México, no era controlado por ningún grupo revolucionario, no obstante, existían rebeldes en la zona que le hicieron la vida imposible a los empresarios extranjeros de la región; el ejército constitucionalista, llegaría a Puerto México el mismo año 1914 pero en septiembre,

“Miles de soldados carrancistas fueron concentrados en el istmo para emprender la ofensiva contra los huertistas que todavía controlaban los estados del sureste. El jefe supremo de todos era el general Jesús Carranza [hermano de Venustiano] quien se apoyaba básicamente en los generales Antonio Portas y Alfonso J. Santibáñez para controlar la región, organizar el servicio ferroviario, mantener funcionando los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz, restablecer el tráfico marítimo, recaudar impuestos, fiscalizar las aduanas, impartir justicia y cumplir labores de vigilancia entre otras actividades” (Calderón A. D., Las Tropas Carrancistas en Coatzacoalcos , 2013)

El ejército constitucionalista se moviliza hacia los Puertos más importantes del Golfo de México, se establecerían en las costas de Tampico en Tamaulipas, en Puerto de Veracruz y Puerto México los dos más importantes de la entidad jarocho, con el propósito de controlar la entrada y salida de mercancía de México por las aduanas marítimas establecidas al menos del lado del Atlántico, e incluso llegaron a custodiar los tanques de almacenamiento del petróleo (Anexo 13 fotografía) que se extraía de la región que “El Águila” extraía, así como el control de las vías férreas del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, con un total de 44 locomotoras que se trasladaban en la ruta; viéndose tan accidentada la distribución del petróleo y con un nuevo régimen ya con mano dura en contra de los extranjeros, además del hecho que entraría en vigor el artículo 27 de la Constitución Mexicana de 1917, cada vez era más complicado que regresaran los beneficios que se le concedieron a los extranjeros durante el Porfirismo.

“En 1918 [Weetman Pearson y Edward L. Doheny] vendió la mitad de las acciones de El Águila, y entregó la dirección de la compañía a su Nuevo socio Royal Dutch Shell. También la ruptura y el trastorno del comercio internacional ocasionado por la guerra mundial y la inauguración del canal de Panamá en 1914 afectaron seriamente la rentabilidad del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, y en 1918 el gobierno de Carranza puso fin a la asociación entre Pearson y el gobierno mexicano.” (Connolly, Weetman Dickinson Pearson: el contratista de Don Porfirio)

Con el nuevo régimen que se plantaba establecer en México era más que obvio que las cosas serían cada vez peor para los empresarios extranjeros, por lo que Weetman Pearson junto con su socio en la industria petrolera Edward L. Doheny (un estadounidense) hallaron una sencilla solución, en lugar de confrontarse con el gobierno actual optaron por vender toda su industria petrolera en México (aunque como tal no vendieron solo cedieron todos los derechos a los holandeses); lo que beneficio a ambas partes tanto a los empresarios dueños del “El Águila” como a los compradores la empresa anglo-holandesa Royal Dutch Shell (que actualmente sigue operando a nivel mundial), todo esto ocurrió en 1919 cuando los conflictos internos en México habían cesado un poco, se comenzaba a estabilizar y a desarmar el país,

“La solución fue sencilla: otra empresa con mayores capacidades podía hacerse cargo de El Águila. Los planes de expansión de la Royal Dutch-Shell coincidieron con los de Pearson en 1919, cuando aquella le pagó 10 millones de libras por el control de su compañía mexicana” (Borda J. Á., 2006)

y así es como llega a su fin el imperio petrolero construido por el inglés Weetman Pearson y el norteamericano Edward L. Doheny, hasta la fecha la empresa holandesa Royal Dutch Shell es una de las compañías petroleras más grandes del mundo, por lo cual se puede decir que estos dos inversionistas dejaron en buenas manos lo que construyeron durante el Porfiriismo en México, también cabe destacar que ambos realizaron la venta en el momento adecuado, ya que años más tarde diecinueve para ser exactos, se consolida en su totalidad la expropiación petrolera mexicana, donde hubieran perdido prácticamente todo lo que habían invertido, y

aunque el gobierno le hubiera remunerado a “El Águila”, la suma hubiese sido mucho menor a la cantidad por la que ambos accionistas cedieron los derechos, a la empresa Royal Dutch Shell, viéndolo desde esta perspectiva realizaron la acción en el momento preciso, puesto que el trabajo petrolero había terminado para ellos, o al menos así lo fue en México; sin duda ambos eran empresarios con una gran visión para los negocios.

Aunque la época que Weetman Pearson vivió en México fue muy gratificante, trayéndole varios dividendos tanto a él como a su empresa, sin duda nada dura para siempre, todo lo que inicia tiene un fin, justamente dicho declive le sucedió a la empresa de Pearson, al igual que a su dueño; como todo ser efímero en este mundo lo mismo le ocurrió al empresario, la muerte quien no se apiada de nadie le llegó; a la persona que todavía se le acusa de ser el segundo hombre que más saqueó nuestro país, si el inglés Weetman D. Pearson, incluso un año previo a su deceso Pearson

“dirigió sus actividades empresariales a Inglaterra: minas de carbón, acero y hasta petróleo. Posteriormente, su capital siguió creciendo, ya no tanto con base en la creación de nuevas empresas, sino por la adquisición de otras ya existentes. A partir del Westminster Gazette, los intereses de la familia Cowdray se extendieron por el mundo de la prensa y los medios de comunicación, con la compra de periódicos nacionales y locales.” (Connolly, Weetman Dickinson Pearson: el contratista de Don Porfirio)

Aun en sus últimos días de vida, Pearson nunca dejó de trabajar, siempre estaba en busca de nuevos proyectos, tanto dentro como fuera de su natal Inglaterra; Weetman era un hombre de negocios en su totalidad, después de su muerte, dejó a su familia en una buena posición económica, “La Casa Pearson”, era una de las asociaciones mejor posicionadas a nivel mundial, con un gran capital en su haber, sin duda este contratista, que después se convirtió en empresario, fue un hombre central para la modernización del país; eternamente un gran negociador, siempre buscó lo mejor para su beneficio, por ello entabló relaciones con quien estuviera en el poder, era un lobo para los negocios, pero al fin y al cabo era un ser

humano más, el cual dejó el mundo un 1 de mayo de 1927, el 1st Viscount Cowdray, había dejado de existir.

2.2.- VERACRUZ EL EJE DE LA ECONOMÍA NACIONAL

Veracruz recobró la importancia que tenía en la época colonial, solo que ahora fue por zonas económicas que principalmente eran puertos que casi siempre se encontraban en cercanías de un caudal, lo que ocurrió en las regiones del Tuxpan y el Panuco, en la Huasteca, al igual que en el Papaloapan en el Sotavento y el río Coatzacoalcos al sur, además de que el hecho de que en algunas de ellas o cercanas a los puertos, existían yacimientos de petróleo

“El conjunto Panuco-Tampico aunque al final del siglo XVIII y principios del XIX operaba como cabeza de playa del contrabando, no fue así sino hasta el siglo XX que su presencia en el conjunto costero del Golfo cobraría importancia decisiva, a instancias de la expropiación petrolera, haciendo contrapunto a Tuxpan. La costa del Sotavento de Veracruz desempeñó un rol similar durante los siglos XVI al XIX. [...] Durante los siglos XVIII y XIX, la acumulación y la concentración personal y territorial de la riqueza en la región veracruzana, fue un hecho innegable que denota la existencia de varios mercados actuando entrelazados, cruzados siempre con intereses internacionales nutriendo circuitos y ciclos productivos” (Aguirre F. J., 2012)

Teniendo como barrera natural al Océano Atlántico, el estado de Veracruz era la principal conexión del país, fue una de las características que permitieron su desarrollo desde tiempos coloniales, los puertos que se habían establecido en sus litorales, eran de gran importancia, para el comercio internacional, aparte de la riqueza que tenía el mismo estado, el cual tiene un área de “71 820 km² de extensión territorial [...] Los contrastes físico geográficos son evidentes en sus puntos extremos. Desde las nieves eternas del Pico de Orizaba (Citlatépetl) hasta las cálidas tierras bajas y llanuras costeras” (Martínez J. R., 2011), donde se encuentran innumerables materias primas, con las cuales también se comercializaba, dichas características fueron explotadas por los extranjeros, la

Casa Pearson fue una de estas compañías extranjeras, la compañía inglesa en su mayoría operó en la zona del Golfo, la empresa de la familia Pearson llegó a ser una de las operadoras que confirmó la existencia de la economía capitalista en las costas de Veracruz, es decir la transición de un modelo económico a otro muy diferente en el país, ya que a pesar de los años en los puertos se seguía operando de la misma forma que durante la época colonial.

“La falta de infraestructura e instituciones, vías de comunicación ineficientes, baja densidad de población y escasez de mano de obra, una burguesía local rentista no decidida a arriesgar su fortuna en la modernización industrial, la anarquía política y el clima de violencia prevalecientes después de la lucha por la Independencia. Junto con limitaciones podría derivarse una difícil política, para el desarrollo de la infraestructura regional” (Aguirre F. J., 2012)

Antes del Porfirismo solo el Puerto de Veracruz era el asentamiento predilecto en el estado, lo que demeritaba desembarcaderos aledaños a este, sin embargo, el Veracruz se encuentra casi en medio de la entidad, por lo tanto se tenía que respaldar de otras terminales marítimas, uno al norte Tuxpan y que junto con Tampico en Tamaulipas, los más importantes al norte del país en la zona del Golfo, estas ciudades se podría decir que estaban hermanas con Coatzacoalcos, ya que compartían las mismas características, el hecho de ser astillero y encontrar cerca de ellas yacimientos de petróleo, las convirtieron en asentamientos económicos fuertes en el norte del golfo mexicano, además que al igual que el antiguo Puerto México, su demografía creció de manera significativa debido a la migración, lo que de la misma forma provocó que estos asentamientos comenzaran a modernizarse, es decir las ciudades comenzaban a tener todas las comodidades de una urbe, claro ejemplo de la transformación que vivió la entidad es el *“sustancial aumento de la esperanza de vida de los veracruzanos [...] Al inicio del siglo vivían [...] 25 años y al concluir el siglo era de 74 años” (Aguirre F. J., 2011)* esto debido a que en la entidad, se mejoraron las condiciones sanitarias, el saneamiento de varias ciudades ayudó a que bajaran los índices de enfermedades gastrointestinales, además se cambió el estilo de vida de las personas, ya que anteriormente se cuenta

que los puertos se encontraban en condiciones insalubres, y debido al clima tropical que provocaba enfermedades mortales, al igual que en la zona del Caribe.

Al sur se encontraba Puerto México, por ello en la época de Díaz se comienza a descentralizar la industria portuaria en el Golfo, si bien Veracruz era la principal entrada, ya no era la única; esto dio como consecuencia a que nuevos asentamientos cobraran fuerza como centros urbanos, como lo fueron: Coatzacoalcos, Minatitlán, Poza Rica, Cerro Azul y Naranjos la mayoría de estos debido a la exploración de yacimientos petrolíferos a principios del S. XX (Anexo 14 crecimiento poblacional de ciudades), por lo que se puede decir que la industria petrolera fue la que más permitió el cambio de lugares en el estado, ya que esta se instalaba en lugares donde existieran yacimientos, los lugares del estado donde se encontraron algunos pozos petroleros fueron más beneficiados que otros (Anexo 15 tabla de los yacimientos encontrados en la faja de oro y sus alrededores)

”Lo cual creo asentamientos humanos atractivos para las migraciones de distintas latitudes, [...] las empresas contaron con la fuerte presencia de los intereses de franceses, ingleses, holandeses, alemanes, italianos y norteamericanos. Su presencia amplió los espacios de las relaciones monetario-mercantiles, al ampliarse y dinamizarse los mercados regionales tanto de materias primas como de fuerza de trabajo bienes y servicios.” (Aguirre F. J., 2012)

El estado costero al Golfo de México, es uno de las entidades que más fueron potenciadas durante el Porfirismo, por las características que esta reúne, aunque en realidad las principales industrias que lo destacaron fueron la petrolera, la portuaria y la ferroviaria; no obstante también es bien sabido que aunque se explotaron ciertas zonas que en la actualidad se les denomina “clúster”, la gran mayoría del territorio se encontraba con una esencia rural, que de igual manera eran explotadas como terrenos de cultivo, recordando que casi todo el estado es muy fértil y se presta perfectamente para la agricultura de distintos plantíos, las zonas que se podrían decir que estaban modernizadas eran los puertos y las franjas petroleras, que hasta la fecha son las ciudades más importantes del país (omitiendo

a Xalapa, ya que es la capital), las cuales serían el Puerto de Veracruz, Puerto México (Coatzacoalcos)-Minatitlán, Poza Rica, Tuxpan, fuera de dichos asentamientos, en su mayoría eran haciendas, lo cual no quiere decir que no existió modernización en el campo porque si la hubo, los hacendados comenzaron a introducir nueva maquinaria para las cosechas, no obstante la “modernización” netamente se dio en el campo, es decir solo en la zona de trabajo, mientras que los trabajadores seguían teniendo el mismo estilo de vida rural; esto se debió al capitalismo voraz que ingresó a México, teniendo como puerta el estado costero, donde solo se conectaban y modernizaban los puntos estrictamente necesarios para el interés comercial, es decir los territorios que no entraban en esta dinámica económica, no eran necesario que se conectaran o modernizaran, por ello el rezago de algunas partes del territorio, mientras que otras entraron en una nueva dinámica mundial, que hasta la fecha se sigue viendo en el estado de Veracruz.

De todos los registros donde había algún asentamiento previo, las haciendas ocupaban un 81% del espacio, esto se debía a que los terratenientes tenían tanto poder, que sus terrenos absorbían los pueblos independientes terminando en sus parcelas; este patrón tenía más auge en los extremos del país, tanto en el norte como en el sureste, las haciendas eran dueños de un 85% a un 95% de los pueblos, esto debido a que en dichos polos de la federación, la población era mínima, en realidad no existían habitantes que opusieran resistencia; mientras en los estados centrales, el porcentaje variaba, en Hidalgo solo el 20.7% de la población vivían en los terrenos pertenecientes a latifundistas, en Morelos era un 23.7%, en México un 16.8%, en Oaxaca era un 14.5%, en Puebla un 20.1%, mientras que Tlaxcala tenía un 32.2%, y Veracruz un 24%; cabe destacar que aunque los porcentajes variaban, es necesario tomar en cuenta la extensión territorial de cada entidad federativa, por ejemplo, no es lo mismo el 32.2% de Tlaxcala que el 24% de Veracruz, por las dimensiones de cada estado, se modificaba el territorio obtenido en cada uno. *“En total había en el país menos de 13,000 pueblos libres contra cerca de 87,000 haciendas” (Gonzalez, 2011)*, por lo que en realidad ya no existían tierras comunales en la mayoría del país, durante la época del Porfirismo.

En el estado de Veracruz un 24% del territorio se encontraba en manos de hacendados, de los cuales destacaban las siguientes familias adineradas; como: Felipe S. Martell, Fulton Embry, Los hermanos Limantour, Manuel Romero Rubio, Los Cházaro y Leonardo F. Fortuño, por mencionar algunos nombres al menos en el sureste del estado, otro empresario que comenzó a comprar espacios que eran anteriormente terrenos comunales, fue el inglés antes mencionado Weetman D. Pearson, sin embargo, este con el fin de explotarlos para la naciente industria petrolera, e incluso donde se edificó la primera refinería de “El Águila” eran terrenos comunales que él “adquirió” por vías legales durante el mandato de Porfirio Díaz; e incluso la extensión de su otra gran construcción el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, atravesaba espacios de índole comunal, no obstante nunca fue impedimento para la construcción y operación del ferrocarril de vía ancha en el sureste mexicano, puesto que las concesiones ferrocarrileras se otorgaron de manera masiva, cediendo así kilómetros nacionales a empresarios privados, *“el proceso del acaparamiento de las tierras en el sur de la entidad, [...] se aceleró la privatización y la expansión del latifundio”* (Gardner, 2011). El sur siempre ha sido territorio peleado por el aprovechamiento que se le puede dar a las tierras.

De 1881 a 1889 las compañías deslindaron 32 200 000 hectáreas y se adjudicaron conforme a la ley 12 700 000 que obtuvieron a prácticamente regaladas, porque las consiguieron a un precio extremadamente bajo, siguieron así hasta llegar a un total de 27 500 000, lo cual correspondía a un total de 13% del territorio nacional, en el cinturón industrial y sus alrededores las comunidades afectadas fueron

“Acayucan, y Minatitlán [...] Soteapan, Mecayapan, Texistepec, Chinameca e Hidalgotitlán, fueron denunciadas como baldías y adjudicadas a Manuel Romero Rubio las tierras deslindadas a favor de Romero estaban las chapopoteras naturales de Las Choapas Moloacan e Ixhuatlan así como las tierras donde, más tarde, se construyó el puerto de Coatzacoalcos” (Biosca J. P., *El Porfiriato*, 1998)

Es decir, el suegro de Porfirio Díaz adquirió los terrenos más redituables de la zona sur de Veracruz, aunque es posible que ya supiera de los planes que se tenían sobre la industria petrolera en el país por ello se adelantó al control de dichos terrenos, despojando a los nativos del lugar.

A inicios del siglo XX Veracruz era rural, aunque su principal ciudad fuera el puerto de mismo nombre donde se manejaba la mayor parte del comercio nacional, lo que le daba un cierto status a la entidad, en realidad, seguida siendo un estado no urbanizado,

“Era todavía un estado eminentemente rural, ya que de un total de 21, 514 localidades el 99.39% era de tipo rural, ámbito donde se asentaba el 43.8% de la población total. En contraste, solo el 0.61% de las localidades eran de tipo urbano aunque ahí se localizaba el 56.2% de la población total [...] Del total de las unidades económicas (exceptuando las unidades productivas agropecuarias y de transporte y comunicaciones), el 50.9% se concentraba en 11 municipios: Veracruz-Boca del Río, Xalapa, Poza Rica, Coatzacoalcos, Córdoba, Orizaba, Minatitlán, Tuxpan, Martínez de la Torre e Ixtaczoquitlán. Dichas unidades daban ocupación al 59.6% de la población ocupada” (Chávez, 2012)

Es decir, el estado estaba completamente fragmentado, si bien era considerado un estado industrial, en realidad solo eran 11 municipios que lo estaban modernizados, los demás eran marginados y aunque se dedicaban a la industria agropecuaria, esta fabricación no era moderna, seguía siendo arcaica, los números mencionan que es precisamente en estas nuevas urbes, donde se concentra la mayoría de la población porque se encuentran las comodidades de la ciudad, aunque incluso también en esas 11 localidades que se mencionan en la cita anterior, existían actividades agropecuarias, obviamente con una forma de trabajo distintas a los otras poblaciones donde no había llegado la modernidad, a continuación los porcentajes de la población que se dedicaba a las actividades rurales en estas urbes *“Orizaba tenía 1.7% del total de su población ocupada en el sector agropecuario, Poza Rica 1.9%, Veracruz 2%, Xalapa 4.3%, Córdoba 10.5%, Minatitlán, 20.7%, Tuxpan 25.8%, Martínez de la Torre 39.4% y Papantla 48.9%” (Chávez, 2012)*, si bien los números varían en cada población, en ninguno es más de la mitad el sector

dedicado al campo, lo que nos hace referencia a que estas si eran ciudades industriales, por ello eran las que tenían mayor población.

En una entidad donde la mayor parte de la población se encuentra en zonas no urbanizadas, hace referencia al atraso inclusive, se puede apuntar a que la pobreza se debe a que un gran sector carecía de una integración comercial adecuada, ya que como se mencionó con anterioridad, en realidad solo ciertas zonas se conectaron con el mundo, un cosmos capitalista, que veía normal el progreso de uno cuantos, aunque casi en su totalidad existía un retraso, en la siguiente tabla se puede observar cómo va en aumento la población tanto en el sector rural como en el urbano, *“Una muestra de ese crecimiento puede ser el mero incremento poblacional. Mientras en 1900 vivían en Veracruz casi un millón de personas, al finalizar el siglo la cifra rondaba los siete millones”* (Aguirre F. J., 2011), esto debido también a la mejora de los servicios hospitalario, se ve que el estado se encuentra creciendo demográficamente en ambos sectores, aunque más pronunciadamente en la zona urbana, debido a que hay más empresas desarrollándose en estas:

Año	Población Total	Población Urbana	Población Rural
1900	981 030	202 881	778 149
1910	1 132 859	317 989	814 870
1921	1 159 935	305 098	854 837
1930	1 377 293	392 926	984 367
1940	1 619 338	466 654	1 152 684

Fuente: Dirección General de Estadística, INEGI (1900-2005)

Las haciendas que se encontraban establecidas en Veracruz, tenían distintos cultivos en sus terrenos lo que estaba dando paso a lo que se le denominó

agroindustria, de los que más se destacan era la caña de azúcar (por los ingenios) y maíz los cuales eran exportados al igual que

“Los tintes de la zona es decir, el palo de Brasil, el palo de Campeche, los que eran endémicos de la zona sur, dichos palos se utilizaban para el trabajo del cuero (eran tintes naturales que se ocupaban desde la época prehispánica)” (Conde, Entrevista al Cronista de Coatzacoalcos, 2019)

el algodón (que era transformado en las textileras), vainilla, café, plátano, tabaco, frijol, caucho e incluso en la zona de Córdoba se cosechaba el mango, además de que dichas extensiones de terrenos no se utilizaban en su totalidad para la siembra, las haciendas también tenían parcelas donde pastaba el distinto ganado que tenía cada propietario, incluso se ha llegado a mencionar que las cabezas de ganado que se criaban eran las mejores del país, de hecho hasta la actualidad, Veracruz sigue teniendo fama de un estado con alta calidad en sus reses; aunque por otro lado existía el cultivo de subsistencia, es decir donde se sembraba para el autoconsumo y si existiera un sobrante poder comercializarlo, en este tipo de cosecha destacaba *“la producción del maíz, frijol, azúcar, café: productos escasa o nulamente integrados a los círculos comerciales regionales, nacionales o internacionales” (Chávez, 2012)*, al no tener margen de negociación dichos productores se veían obligados a no comercializar sus cosechas, esto debido a que quienes manejaban los comercios eran los extranjeros, es decir ellos eran los que pactaban las rutas y la mercancías que salían de los puertos mexicanos.

Sin duda las haciendas eran demasiado redituables, si bien al inicio estas valían más si se encontraban en la región denominada -altas montañas- en Veracruz, poco a poco esta idea comenzó a cambiar, ya que los hacendados se percataron que entre menor distancia respecto a la costa, el terreno era mucho más fértil, además el hecho de que no existían asentamientos fuertes que les pusieran resistencia a su expansión, por lo que daba el derecho de extenderse a su gusto, es precisamente por este periodo, que se comienzan a estudiar las zonas costeras con mayor interés.

Coatzacoalcos aparece en el mapa económico por decirlo de alguna manera, primero con una hacienda importante que llevaba por nombre “La Purificación,” perteneciente a Don Francisco Lara, para el año de 1823, sus dominios abarcaban desde lo que hoy se conoce como la comunidad de Mapachapa (actualmente perteneciente al municipio de Minatitlán), hasta el actual boulevard Dr. John Spark, mejor conocido como el malecón costero de Coatzacoalcos, *“hay anécdotas que narran que en el actual centro de Coatzacoalcos, el propietario de la hacienda Francisco Lara mandaba a pastar a su ganado”* (Conde, *Entrevista al Cronista de Coatzacoalcos*, 2019).

El territorio que conformaba la hacienda, era de gran magnitud como en su mayoría eran las parcelas de los terratenientes de esa época, debido a la poca población que habitaba en esos lares, recordando que el país se encontraba centralizado y en realidad no existían asentamientos fuertes fuera del Valle de México, mucho menos en las costas fuera de los puertos predilectos, que hasta ese momento seguían siendo Veracruz y Acapulco.

Aunque la entidad jarocho tenía en su haber una infinidad de hectáreas dedicadas a la agroindustria y la industria ganadera, debido a lo fértil de sus tierras pero en realidad el mayor negocio que tuvo y sigue persistiendo en el estado de Veracruz es la industria petrolera, la que se divide en *“las siguientes fases generales localización y perforación de mantos, trasportación del crudo, refinación almacenamiento, distribución y consumo”* (Aguirre F. J., 2011), de las cuales todas las fases se encuentra para ser estudiadas en Veracruz, la industria se encuentra ubicada a lo largo de todo el estado pero sobresaliendo en el norte del estado de Poza Rica en adelante y *“En el curso inferior del río Coatzacoalcos se sitúa una de las zonas industriales más importantes de México, el de la petroquímica básica nacional (Coatzacoalcos-Minatitlán, y muy ligado a éstas Cosoleacaque)”* (Martínez J. R., 2011), el descubrimiento de grandes yacimientos repuntó al estado como un territorio especial para la inversión, en su mayoría extranjera por supuesto.

El capital que se invertido en la región sería no solo para la extracción del llamado oro negro, también se implementaría para la modernización al menos de

ciertos puntos en específico, como los puertos claves y las vías férreas, así como para mejorar los asentamientos, ya que empresas foráneas traerían personal extranjeros igual que ellos y buscaban su comodidad en estas tierras ajenas a ellos, lo que provocó que el estado costero se viera favorecido e incluso me atrevo a confirmar de que fue él más favorecido durante la época del Porfirismo.

El petróleo encontrado, en primer lugar se debía extraer, lo que permitió el hecho de que ingresara nueva maquinaria al estado, el hecho de no tener la mano de obra calificada en ese entonces abrió la puerta a los extranjeros que si estaban preparados para operar dichas maquinarias, al momento de llegar población ajena a la zona, se comenzó a cambiar el estilo de vida de la ciudad, ya que los nuevos habitantes buscaban retomar la rutina a que estaban acostumbrados, lo cual consintió que estas ciudades no solo se modernizaran en los lugares laborales, si no en todos los aspectos, transformando dichos pueblos o comunidades en ciudades en toda la extensión de la palabra obviamente acorde a la época.

Veracruz se volvió un nido de industrias de hidrocarburo en un tiempo demasiado corto, dentro de las petroleras que destacan la “*Southern Oil Transport, la Penn Mex Oil, la Waters Pierce Oil, la Mexican Petroleum of California, la Huasteca Petroleum Company y la Eagle Petroleum Company*” (Biosca J. P., *El Petróleo en el Porfiriato, 1998*), aunque las dos últimas no nada más se asentaron en Veracruz, sino también en los estados vecinos de este, tanto al norte como al sur, es decir en Tamaulipas y Tabasco.

Una vez que el petróleo era extraído, se necesitaba mover el crudo tanto al centro como hacía el exterior de la nación para su exportación, por lo que se comenzaron a modernizar los puertos para dicha tarea el crudo entre otras mercancías, de la misma forma que los puertos se comenzaron a conectar por vías férreas para la movilización de los mismos, recordando que el puerto es un “Foreland”; todas estas obras requerirían demasiado personal en primera instancia para la construcción de los mismo y en segunda instancia para operar ambas industrias, por lo que bastantes obreros comenzaron a migrar a estas zonas, debido a los nuevos puestos que se debían ocupar.

Los puertos, entrada y salida de las mercancías, otra industria pilar de la entidad, por ser un estado costero, aunque el más destacado era Veracruz, el gobierno se vio en la obligación de invertir en otros embarcaderos para agilizar de esta manera el comercio

“A partir de rutas y de compañías navieras [...] [se logró] vincular los flujos trasatlánticos y los movimientos de cabotaje de la costa del Golfo de México dando forma a una amplia región marítima que enlazaba el Caribe, la costa norte de Estados Unidos y el litoral costero de la Europa occidental [...] como zonas de agropecuarias de difícil acceso terrestre [...] (los puertos de) Tampico, Tuxpan, Alvarado, Coatzacoalcos, Frontera, Ciudad del Carmen, Campeche, Progreso y Sisal [ayudaron a dicha labor]” (Domínguez, 2012)

Los puertos mencionados en la cita anterior anexándole la terminal marítima de Nanchital, se encuentran en el litoral de todo el Golfo de México, no solo en el perteneciente al estado de Veracruz, por ello se decía que eran importante para la navegación de cabotaje (se le nombra así cuando la embarcación va rodeando la costa de cierto territorios, haciendo paradas en los astilleros de la ruta), aunque por otro lado, se necesitaba también unir a estos por ruta terrestre, aquí es donde entran las vías férreas, que conectaba por medio de ramales a dichos embarcaderos, si bien no era la primera vez que se buscaba porque se había intentado antes, ahora si era necesario que esto se hiciera efectivo, en los primeros años del

“siglo XX , se contaba se contaba con el ferrocarril que iba del puerto de las tierras de Coatzacoalcos, en el extremo sur de la entidad [...] conocido como Veracruz al Istmo, y que enlazaba a la plaza porteña y a Córdoba con el ferrocarril del Istmo de Tehuantepec en un punto denominado Santa Lucrecia, en las cercanías de Acayucan [...] mucho tuvieron que ver las mejoras de infraestructura portuaria, el ferrocarril vinculo tierras de la región central, de Sotavento y del extremo sur de la entidad” (Domínguez, 2012)

Cabe resaltar que los ferrocarriles, los kilómetros de vías férreas que se instalaron en el país *“también vigorizaron las actividades comerciales en los puertos del Golfo y del Pacífico como Tampico, Matamoros, Veracruz, Coatzacoalcos,*

Progreso, Salina Cruz, Mazatlán. Guaymas, etc” (Canales, 1977), por esta razón dicha investigación gira en torno a tres industrias, la Portuario, Petrolera y Ferroviaria, porque cada una de ellas aportó a la modernización del estado, al menos en algunas zonas, las llamadas ZEE en la actualidad, porque si bien Veracruz era sede de otras industrias, estas no jugaron un rol importante al momento de la modernización, caso muy contrario a las que se mencionaron antes, al igual que esas industrias son pilares económicos de Coahuila de Zaragoza, también sirvieron como pilares de otras poblaciones, como el caso de Tuxpan en Veracruz y de Tampico en Tamaulipas, e incluso en Veracruz, también Alvarado era un lugar importante que se debía conectar, que si bien no se encuentra tan lejos del Puerto predilecto era relevante la conexión por debido a “la desembocadura del río Papaloapan, punto adonde arribaban diversos productos regionales” (Díaz B. G., 1996).

Las ciudades donde se encuentran establecidas las terminales marítimas de índole internacional, tienen un distintivo a comparación de otras comunidades, al ser entradas transnacionales tiene una gran variedad de cultura en ellos, porque tanto la mercancía, como los tripulantes que llegan a la costa son de todas partes del globo terráqueo, lo que representa la pluriculturalidad en la comunidad actual; aunque el evento no es nuevo, esto se viene notando desde la época colonial, las regiones se han visto enriquecidas por distintas oleadas de migrantes, existen astilleros que tienen un intercambio cultural desde hace siglos atrás, como lo son los puertos de Veracruz y Acapulco, porque estos comenzaron a operar desde tiempos virreinales, no obstante los desembarcaderos más actuales, siguen teniendo el mismo patrón, el intercambio cultural, dicho patrón se acentuó en “1895 cuando Porfirio Díaz, firmó un contrato con la empresa Pearson and Son’s [...] así el puerto de Veracruz se convirtió en un receptor de un numeroso contingente humano procedente de diversas regiones” (Sánchez M. G., 2012) lo que desemboca en que cada uno sea único, esto se logra ver al visitar algún puerto o sus lugares aledaños, cada persona tiene rasgos de distintos sectores del mundo, es decir no están sujetos solo a una raza o incluso se logra percibir en el vocabulario empleado

por los habitantes es distinto al del centro, esto debido a la mezcla de culturas que se mencionó anteriormente.

El comercio de la costa del golfo con las islas del caribe, ha sido relevante a lo largo de la historia, porque respecto a su cercanía siempre ha existido un intercambio tanto económico como cultural, ha creado que toda esta región atlántica-caribeña sea estudiada por dichos intercambios, incluso en los primeros años que se comenzó a extraer el petróleo uno de los puertos donde iba a parar los buques petroleros era la Habana, en el antiguo Puerto México en la segunda mitad del siglo XX, *“había un hospital privado al que le decíamos la cubana, porque la partera dueña del hospital era de allá”* (Carrillo, 2020), donde se puede corroborar que estas regiones del atlántico desde la época colonial hasta la actualidad, siguen estando relacionadas,

“Veracruz es considerado en ese contexto privilegiado para el estudio de la arqueología industrial, debido a la posesión de vestigios culturales de diversas etapas históricas. Sus características naturales [...] y toda la herencia sociocultural constituyen un sitio cuya amalgama creó condiciones propicias para el desarrollo social, comercial e industrial” (Castro, 2012)

Considerados lugares que siempre han estado habitados, desde su fundación, hasta la actualidad, han sido testigos de la historia, siempre un intercambio, siempre en constante modernización para estar a la vanguardia, los ancladeros del Golfo junto con los del Caribe, son espacios donde la modernidad y el pasado chocan, por ejemplo en el puerto de Veracruz, se encuentra la fortaleza de San Juan de Ulúa la que primero sirvió para defender el territorio de distintos ataques piratas, además de ser utilizada como lugar de carga y descarga, en la actualidad, es una zona histórica que se encuentra frente al desembarcadero moderno de Veracruz, una postal en la cual se enfrentan el pasado con el presente, casos similares ocurren en los atracaderos de esta zona atlántica.

Puerto México se encargaría de recibir a los obreros provenientes de varias partes de la república, principalmente de los estados vecinos (aunque también llegaron trabajadores del centro y norte de la república), así mismo recibió muchedumbre extranjera; varios de estos migrantes llegaron por vía marítima en especial los trasnacionales, pero algunos nacionales llegaron por vía férrea ya que era económica, también el hecho de que este medio de comunicación se encontraba conectado con todo el país, facilitaba la manera de llegar desde cualquier punto de la república, aquí la manera en que se encontraba conectado el ferrocarril en el país

“El ferrocarril atravesaba los cantones de Córdoba, Orizaba, Zongolica, Veracruz, Cosamaloapan, Acayucan, Minatitlán, así como porciones limítrofes del estado de Oaxaca. Las estaciones principales de la línea troncal eran Córdoba (Ferrocarril Mexicano), punto de partida, Cuichapa, Omealca, Motzorongo, Tezonapa, Acatán (Oaxaca), Pérez, Angostura, Juanita, Colorado, Achotal y Santa Lucrecia (Ferrocarril Nacional de Tehuantepec), punto de llegada [...] el Ferrocarril de Veracruz al Pacífico se entrelazó directamente con la frontera sur guatemalteca, a través del Ferrocarril Nacional Panamericano [...] Con la frontera norte del país, por medio del Ferrocarril Central, junto con sus líneas laterales hacia el océano Pacífico y el Golfo : los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz a través del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec con el altiplano central por medio del Ferrocarril Mexicano, y con la ciudad de Veracruz a través de su ramal Tierra Blanca Veracruz. [...] el gobierno vendió en julio de 1910 a los Ferrocarriles Nacionales de México todas las acciones del Ferrocarril de Veracruz al Istmo.” (García L. A., 2012)

A pesar que dichas conexiones, se comenzaron a utilizar en condiciones iguales para pasajeros como para carga (mercancía), esto solo fue los primeros años, posteriormente los empresarios que tenían sus industrias agrónomas cerca de las vías las ocuparon para mover los cultivos a los distintos puertos para su exportación, con esa mentalidad surgió la idea de construir un ramal que llevara a Tuxpan, al fin y al cabo también reunía las características para que este se conectara, sin embargo no se llevó a cabo dicha conexión, tal vez fue por la manera en que operó los primeros años el ramal de San Andrés Tuxtla con muchas fallas, el cual solo duró poco tiempo en función ya que una vez que comenzó la lucha armada era intervenido por los revolucionarios de manera continua, a diferencia de la ruta Veracruz al Istmo, la cual durante la lucha siguió operando sin inconveniente,

de hecho la revolución no afectó tanto el comercio, se continuó moviendo la mercancía de forma regular.

Los migrantes no llegaron a trabajar momentáneamente, en su mayoría decidió quedarse a radicar en la ciudad, por el simple hecho de que este territorio tenía un status mejor al lugar de donde venían, esto porque en su mayoría provenían de los estados de Oaxaca, Tabasco, Guerrero, Chiapas entidades que como sabemos, siempre han tenido un rezago en comparación de los otros estados al menos en el ámbito nacional, considerados de los territorios más marginados de la nación mexicana; mientras que en el ámbito transnacional al extranjero le agradaban estas tierras, para ellos era algo verdaderamente exótico lo cual le encantaba, además del hecho que ambos migrantes habían encontrado un trabajo, un sustento fijo, porque principalmente los migrantes que llegaban a establecerse en la zona era porque en su lugar natal carecían de oportunidades.

La ola de migrantes que azotó todo el estado, porque lo mismo ocurrió en Poza Rica, Tuxpan, Puerto de Veracruz por mencionar algunos asentamientos, permitió que los asentamientos crecieran a tal punto de convertirse en ciudades, no solo por el número de habitantes que se elevó exponencialmente, sino también por los nuevos servicios que llegaron a las localidades, como el telégrafo, la electricidad, las vías de comunicación lo que reflejaba el crecimiento de estas y que ya no se podían dar el lujo de estar desconectadas a comparación de las urbes donde no era necesario mantener un contacto fuera de la misma ciudad, no era necesario ni requerido por los mismos habitantes.

Tanto en el sur de la entidad como en todo Veracruz durante el *“siglo XX, no se puede entender sin reconocer [...] el estado costero constituye una encrucijada de pueblos y que [...] el acontecer histórico de la entidad ha sido marcado desde muy tempranamente por profundas diferencias regionales”* (Díaz A. D., 2011), la cultura veracruzana se constituyó por las cientos de ideologías que llegaron por sus distintas industrias, a lo largo del tiempo, la petrolera, la portuaria, la ferrocarrilera, la ganadera, la agrícola, entre muchas otras que se desarrollaron en el territorio, además que también el pasado prehispánico distintas culturas habitaban el territorio

del actual Veracruz, *“Pocas regiones del país tienen un pasado tan profundo, de más de 30 siglos, y pocos estados pueden presumir de tal diversidad cultural. En Veracruz se traslapan los tiempos idos con la modernidad”* (Díaz A. D., 2011), en el espacio costero, se encuentra compenetrado el pasado de distintos siglos, con lo moderno y las nuevas ideologías vanguardistas, lo que hace únicas las tierras veracruzanas, así como las distintas culturas que llegaron a los distintos puertos de la entidad, todo en conjunto crea el Veracruz que conocemos hoy.

Los trabajos de manera oficial se iniciaron en 1896, en el antiguo Puerto México, con trabajadores de distintas nacionalidades, el objetivo realizar el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec así mismo como la modernización del puerto; ambos trabajos se concluyeron en 1907, junto con la modernización de la también ciudad y puerto de Salina Cruz en el estado de Oaxaca, aunque previamente existía un ferrocarril que conectaba a estos dos puertos (los cuales aún no estaban equipados de manera adecuada, no podían recibir grandes embarcaciones o se les dificultaba), dicha maquinaria no era suficiente, puesto que sobrepasaba su capacidad.

Weetman Pearson convirtió a la zona ístmica en el primer espacio tropical a nivel global en donde se comenzó a extraer el crudo anhelado por muchos, así como la primera región en México, que comenzó a laborar con chapopitlí a grandes escalas.

Para satisfacer la demanda a nivel internacional se tenía que llevar a cabo la modernización del ferrocarril que consistió prácticamente en la construcción de un ferrocarril de vía ancha, lo que su nombre dice, ampliar la vía para que en ella puedan entrar vagones de mayor tamaño, con los cuales se pudiera transportar mayor cantidad de mercancía que anteriormente con el ferrocarril viejo; se modernizaron toda la vías férreas es decir, pasaron de ser de madera a ser de metal al igual que los puentes de la ruta, lo que permitió que la locomotora pudiera movilizar un mayor tonelaje en su carga sin poner en riesgo la maquinaria, a los trabajadores y por supuesto la mercancía que está trasladaba, mientras que en los puertos se crearon bodegas con mayor capacidad de almacenamiento, así como la

implementación de grúas mecánicas, mayor cantidad de espacios para atracar, muelles y un astillero más equipado, así como el dragado del río en el caso de Coatzacoalcos, donde al ser puerto natural los navíos entran al río y posteriormente al puerto (Anexo 16 fotografías de la modernización), previo a la modernización de la zona ístmica en Puerto México *“existía solamente un pequeño muelle de madera de 50 metros, de largo, y en Salina Cruz existía un muelle metálico de 247 metros de largo y 18 de ancho con profundidad de 8.5 metros que el ciclón de 1895”* (Peimbert, 1908), la remodelación sirvió para que la zona creciera de manera nunca antes vista en la historia.

“Los territorios Veracruzanos jugaron un rol protagónico. Sus aportaciones a la producción nacional aumentaron gracias al sostenido aumento de las exportaciones de petróleo crudo y el desarrollo de ramas económicas agropecuarias –entre las que destacaron los cultivos de plantación- situando las producciones azucarera, cafetalera, vainillera y ganadera entre los primeros sitios. Las actividades portuarias volverían a situarse en la cima de las transacciones con el exterior.” (Aguirre F. J., 2012)

Uno de los territorios que más importancia retomó en el Porfirismo fue Veracruz y todo ellos debido a las diferentes industrias que se desarrollaron en él, como se menciona en la cita anterior, varios extranjeros de distintas nacionalidades, llegaron a la entidad para instalar sus industrias, de diferente índole cada una, pero con dos factores en común, primeramente el espacio y en segundo plano, tal vez el más importante las ganancias económicas siempre con números positivos para sus arcas, si bien estos se vieron obligados a gastar en la modernización de las áreas de trabajo donde se desempeñaban sus industrias, en realidad más que un gasto se convirtió en una inversión la cual fue muy redituable con el paso de los años, Veracruz era y sigue siendo el hogar de muchas explotaciones, desgraciadamente dichas fábricas solo se encuentran en ciertas zonas y no en todo el espacio jarocho, por ello existen ciudades que están modernizadas, en un rol contemporáneo mientras, que también existen asentamientos de personas en la sierra que ni siquiera hablan español; el patrón se viene manteniendo desde finales

del S. XVIII, como consecuencia del Porfirismo que permitió la entrada de un capitalismo voraz.

Siempre en quien más repercute este tipo de cambios políticos económicos es la sociedad, por lo que si bien la industrialización de la entidad permitió el avance de ciertos sectores, en realidad

“El emergente proceso industrial, [...] [derivo en] un creciente ahondamiento en las clases sociales provocó anillos de pobreza en los centros urbanos [...] las regalías no fueron cubiertas cabalmente por los arrendatarios capitalistas arrendadores campesinos e indígenas, alentadas por [...] la debilidad de las instituciones de justicia” (Elizondo, 2012)

en Veracruz se logra observar lo que sucedió en todo el país, durante el Porfirismo, los empresarios llevándose grandes ganancias, a costa de las injusticias con los trabajadores, incluso hubieron poblaciones que después del boom petrolero, es decir cuando el pozo petrolero se acabó, desaparecieron del mapa, se volvieron pueblos fantasmas, esto debido a la mala planificación realizada por los ingenieros de la época, impactando a la población del lugar de manera directa porque tenían que desplazarse a otro sitio, pero también cabe destacar que estas industrias como: *“El Águila, la Huasteca Petroleum Company, La Corona, la Penn Mex, la Sinclair marcaron el tránsito al siglo XX por el impacto de la industria petrolera que dejó huella en la construcción urbana y en la sociedad región” (Martínez A. J., 2012)* dichas empresas petroleras fueron las que llevaron la modernidad a estos lugares regionales, a un gran costo, debido a que años posteriores se desataría el movimiento armado más sangriento que existió en México al menos en el siglo pasado.

Como lo marca el autor Elizondo, las ciudades que se desarrollaron en esta época, estaban rodeadas de anillos de pobreza, que rozaban el estirpe de miseria; Walter Benjamín, vivió esta misma situación durante la misma época pero en Europa donde las condiciones no eran muy distinta a lo que sucedía en México, dicho pensar lo plasma en su obra que nombra los pasajes, conocida hoy como

“Dialéctica de la mirada: Walter Benjamin y el proyecto de los Pasajes”, en donde critica el “modernismo”, en un apartado menciona que las ciudades que van progresando por la industrialización crean focos de consumo porque al haber mayor poder adquisitivo de una población se busca la manera en que los habitantes de la misma gasten su ingreso sobrante, por esos años se comienza a desarrollar el concepto de consumista, los principales lugares antes de los centros comerciales donde se realizaba esta actividad eran los llamados pasajes, los cuales eran pasillos que tenían a los lados establecimientos comerciales que vendían productos u ofrecían servicio, que en su mayoría solo podían consumir las personas acaudaladas de la región, antes estos lugares abundaban en el antiguo Puerto México; un patrón que encontró el filósofo alemán fue que estos espacios no seguían

“Ninguna secuencia especial los ordena: Pasajes, moda, aburrimiento, kitsch, figuras de cera, souvenirs, luz de gas, panoramas, construcciones de acero, foto grafía, prostitución. coleccionista, apuestas, calles, marcos, grandes almacenes, metros, ferrocarriles, señales, perspectiva, espejos, catacumbas, interiores, climas, exposiciones mundiales, carreteras, arquitectura [...] Los Pasajes que en el siglo XIX albergaron los primeros mundos de sueños consumistas” (Buek-Morss, 1995)

Aunque él analizó el patrón en Europa, en Puerto México los pasajes se distribuían sin ningún orden establecido, recordando que esta ideología llegó de los migrantes europeos que vinieron a tierras jarocho.

Los pasajes estaban diseñados en primera instancia para que la población en general, comprara objetos que no eran necesarios en primera mano, no tuvieron gran auge en el puerto, o al menos no para todos, las personas que tenían acceso a comprar dichas mercancías eran los extranjeros que estaban acostumbrados a este tipo de comercio y gozaban de una bonanza económica o los nacionales que tenían una buena remuneración salarial, porque el otro sector de la comunidad, con el salario que obtenían de sus prestaciones como mano de obra en las diversas industrias de la zona, era muy difícil que pudieran comprar artículos que no fueran necesarios y menos en los andadores comerciales donde era más elevado su

precio, ellos preferían comprar en los mercados, o tiendas de conveniencia; la ideología de los pasajes era para el sector burgués extranjero más que nada.

Esa crítica de los pasajes, de Benjamín, ayuda al análisis socioeconómico del sureste veracruzano, el centro urbano es Puerto México lugar donde se instalaban los comercios, porque en dicho puerto había mayor tránsito de personas en la zona, a comparación de las otras comunidades, pero también nos ayuda a darnos cuenta de la desigualdad social, puesto que en estos espacios únicamente compraban los extranjeros, aunque parecía que la modernización había llegado a Coatzacoalcos, en realidad fue una ilusión, la gente humilde seguía en las mismas condiciones de pobreza, e incluso la situación había empeorado porque las industrias a las cuales prestaban su mano de obra eran mucho más riesgosas para ellos que en las que anteriormente se habían desenvuelto.

Lo anterior solo es un ejemplo, de las innumerables diferencias sociales que existían en la región ístmica veracruzana, al igual que en el resto del país, por ello años más adelante en México, se desarrollaría un gran movimiento para terminar con todos estos actos de desigualdad debido a los miserables salarios y condiciones laborales que se les otorgaba a los obreros mexicanos en comparación de los sueldos bien remunerados a empleados extranjeros.

2.3.-LA CUENCA DURANTE LA REVOLUCIÓN MEXICANA

En la cuenca del Coatzacoalcos y sus cercanías ya existían antecedentes de rebeliones por las inconformidades de los trabajadores, así como de los ciudadanos de la región, aunque estas tuvieron el mismo final que la de Río Blanco, fueron apaciguadas de manera violenta, de estas manifestaciones, las más relevantes se desarrollaron en Soteapan, en dos ocasiones la primera fue en 1885 y la siguiente ocurrió tres años más tarde en 1888; estas manifestaciones fueron los primeros focos de inconformidad en el país.

En 1906 los hermanos Flores Magón dieron a conocer el programa del Partido Liberal y el Manifiesto a la Nación, dichos ideales llegaron hasta el sur de Veracruz, donde se crearon grupos en apoyo al movimiento, en Chinameca se fundó el *“Club Político Liberal Vicente Guerrero, encabezado por Hilario Carlos Salas y en Puerto México (Coatzacoalcos) el Valentín Gómez Farías, al que se asocian nombres como el de Hilario Rodríguez Malpica los hermanos Padua y el de Palemón Riveroll”* (Biosca J. P., *Las Rebeliones en el Sur de Veracruz, 1998*), en septiembre del mismo año uno de los adeptos a la ideología magonista; Hilario Carlos Salas atacó el ataque al municipio de Acayucan, pero no tuvieron éxito, más tarde lo volvieron a intentar ahora con el apoyo de los indígenas de Sotepan, quienes estaban hartos del despojo de sus tierras, pero nuevamente no obtuvieron éxito, en consecuencia varios de estos hombres fueron arrestados y llevados a San Juan de Ulúa, una de las peores penitenciarias de la época Porfirista, entre los hombres capturados se encontraba Riveroll.

Uno de los movimientos que más cambios sociopolíticos trajo consigo durante el S. XX en nuestro país, fue la Revolución Mexicana, la que comenzó oficialmente el 1910, sin embargo la fecha en que esta concluye no está definida actualmente; por lo mismo es muy complejo estudiar este periodo y más el impacto que este provocó en las distintas partes del nación; si bien existieron lugares donde la Revolución nacional impactó de manera más significativa que en otros lados, en realidad todo el país resintió dicho movimiento, el sur de Veracruz, es uno de ellos, más por la cantidad de empresarios foráneos que existían en dicho territorio.

El pueblo se encontraba harto de la reelección una y otra vez del General Porfirio Díaz, se necesitaba una reestructuración en toda la organización gubernamental, los abusos del régimen, como de los empresarios, hacendados, así como de la milicia eran cada vez peores; el pueblo estaba harto de la desigualdad social que sacudía al país por décadas; para finales de la primera década del S. XX se vislumbraba una transformación en el entorno político, la entrevista Díaz-Creelman dio la pauta para que en las próximas elecciones existiera una alternancia presidencial.

Aunque dicha transición en la silla presidencial, se había manejado desde periodos atrás, la verdad en ese momento era más posible que nunca, con una nueva figura política que estaba ganando popularidad muy rápidamente, Francisco I. Madero, quien

Desde joven se cultivó, y aprendió las ideas liberales y democráticas de fines del siglo XIX (durante sus estudios en Francia y Estados Unidos). [...] autor del libro "La Sucesión Presidencial de 1910" que lo proyectó como el candidato viable para contender en las elecciones presidenciales de ese año". (Archivo Historico 2010 SEDENA, 2010)

Francisco I. Madero fue el primer presidente que realizó campaña a lo largo y ancho de la república, en su gira por todo el país pasó a visitar Puerto México, donde dio un discurso en uno de los edificios más emblemáticos del puerto en aquel entonces, (dicho edificio está localizado en contra esquina del parque principal el Parque Independencia en Coatzacoalcos, en la esquina de las calles, Venustiano Carranza e Ignacio de la Llave, en donde actualmente se encuentra una paletería con una gran tradición para la comunidad de Coatzacoalcos), posteriormente, durante el interinato presidencial de León de la Barra regresó a tierras porteñas.

El presidente electo llegó por mar, desembarcaría por el muelle local en donde se aglomeró una muchedumbre no solo de la localidad, sino que también de todos los puntos cercanos y de las demás poblaciones de la región, Madero venía de Frontera Tabasco, luego de algunas actividades como un mitin desde el balcón del edificio de la Aduana Marítima, (que aún subsiste, aunque ya no como tal sino solo como vestigio); una visita al local de los seguidores porteños y un banquete en el restaurante del hotel Colón, preparado por 'fuerzas vivas' (de la revolución en el puerto) posteriormente volvió a embarcarse para continuar con su viaje con destino al puerto 'jarocho' donde prosiguió su gira, por lo tanto, no acudió a visitar ninguna otra población de la zona sur del estado.

Esa ocasión sería la última vez que Madero visitó Tierras Coatzacoalqueñas; pero el hecho de que haya llegado en su gira de promoción a Coatzacoalcos, nos

dice que él se encontraba consciente de la relevancia de la zona, por lo que era importante darse a conocer en la misma, además de que comenzaba a ser uno de los “Cluster’s” más notable que tenía México al sureste de su territorio, es decir su población crecía cada vez más, por ello era fundamental hacer acto de presencia en el puerto, para conseguir a la postre seguidores para su causa.

Veracruz se urbanizó de manera rápida a finales del siglo XIX, *“El apogeo en la construcción de infraestructura en centros urbanos [...] Durante el último tercio, es que puede considerarse que se inicia el crecimiento de los principales centros urbanos del estado como Veracruz, Xalapa, Orizaba, Córdoba, Tuxpan, Minatitlán y Coatzacoalcos”* (Maín, 2011), por ello para un candidato presidencial era significativo llegar a estas urbes y darse a conocer, quizás en otra época no hubiera ni pasado por su cabeza ir a dichos focos urbanos, pero ahora eran ciudades estratégicas debido a su alta demografía, eran indispensables para conseguir votos.

El candidato a la silla presidencial continuó con su campaña, para posteriormente concluir en las elecciones en las cuales salió triunfador, aunque el General Porfirio Díaz había declarado que México estaba listo para una sucesión presidencial, no quería dejar el cargo que ostentaba por más de treinta años, así que él oaxaqueño se volvió a reelegir, como consecuencia Francisco I. Madero proclamó el “Plan de San Luis” un 5 de Octubre de 1910 que derivó en nuevas elecciones presidenciales, en las que en ese momento salió ganador Madero de manera definitiva.

Acabada la primera década del S.XX nuestro país no tenía economía propia, en realidad el

“77.7% de la economía estaba en manos de extranjeros, [...] el 100%, la totalidad de la industria petrolera, estaba en manos de extranjeros, le sigue la minería, con el 98.2% y la agricultura, con el 95.7%. El capital petrolero era 60.8% británico y 39.2% estadounidense” (Biosca J. P., *El Petróleo y sus Trabajadores*, 1998)

Con números feroces en la economía nacional se buscaba que los porcentajes cambiaran a favor de México, es decir que el capital nacional fuera el pilar económico, para no depender de las inversiones extranjeras, al menos esto se pretendía con el nuevo cambio de régimen que se había logrado.

Francisco I. Madero sube a la presidencia de la república el 6 de noviembre de 1911, donde comete uno de sus principales errores que posteriormente pagaría con su vida, en lugar de realizar un cambio de gabinete, deja prácticamente el mismo aparato gubernamental porfirista que años más tarde se rebelaría en contra de él; traicionado por Victoriano Huerta y muere después de la decena trágica (1913), inmediatamente Huerta sube al poder, sin embargo todos los líderes revolucionarios que apoyaron la causa de Madero se sublevaron en su contra y lo apodaron el “Usurpador”.

En las costa del Golfo tampoco se aceptó el hecho que Huerta tomara el poder, el veracruzano Cándido Aguilar hombre cercano a Madero, huyó de la capital y se enlistó en las fuerza constitucionalista, donde Carranza le otorgó la tarea de activar la campaña contra Huerta en su estado natal, a dicho contingente se unió cada vez más activos, por lo que se formó la División del de Oriente que se encontraba a cargo del General Pablo González; el principal objetivo de la división era el control de puntos estratégicos de todo el Golfo de México.

En realidad, duró poco tiempo en el cargo el usurpador, puesto que las condiciones políticas nunca estuvieron a su favor, lo cual era complicado por el hecho que llegó al poder por medio de un golpe de estado, además que

“Al no recibir su gobierno el reconocimiento de los Estados Unidos y extenderse la rebelión tanto en el campo como en la ciudad, optó por implantar un gobierno militar. [...] la invasión norteamericana al puerto de Veracruz inclinó la balanza en favor del movimiento constitucionalista y Huerta tuvo que renunciar a la presidencia de la República y abandonar el país.” (Rancaño, 2005)

EE.UU., no dio el reconocimiento a Huerta como líder mexicano, pero si sospechada que este acto podría impedir que les siguieran proporcionando petróleo, por lo que instalaron barcos de su naval, frente a los puertos de Tampico y Veracruz, los cuales, posteriormente invadieron de manera aberrante el puerto jarocho, lo que significó innumerables bajas mexicanas; el General Cándido Aguilar, también combatió las tropas estadounidenses que se encontraban anclados frente a la zona petrolera norte de Veracruz, el general norteamericano Frank Friday Fletcher mandó un comunicado a Cándido, en donde exigía *“que las tropas constitucionalistas fueran retiradas de la zona o, en caso de negarse sus milicias desembarcarían en territorio mexicano con el pretexto de proteger a los ciudadanos norteamericanos”* (Biosca J. P., *Las Rebeliones en el Sur de Veracruz, 1998*) que se encontraban en dicho territorio porque laboraban para la empresa estadounidense Mexican Petroleum Company, el general veracruzano respondió que los norteamericanos que se encontraban en suelo jarocho se encontraban resguardados por la ley mexicana, pero que si el desembarco de la armada naval extranjera ocurría, se verían forzados a quemar los yacimientos de petróleo así como la maquinaria y ejecutar a los ciudadanos norteamericanos, por ello la milicia estadounidense renunció a la invasión al menos en la huasteca veracruzana, dicha estrategia le valió al General Cándido Aguilar que fuera nombrado gobernador de la entidad que defendió, así como comandante militar.

No obstante, el presidente de los Estados Unidos, Woodrow Wilson, sin declaración de guerra, en 1914 decidió invadir el puerto de Veracruz, tomando entre otros el edificio de aduanas. El ejército de Huerta retrocedió por órdenes oficiales, por lo que la defensa del puerto cayó en las manos de un centenar de soldados y marinos, además de algunos reos que se encontraban en la prisión de San Juan de Ulúa y los habitantes de la ciudad porteña, que terminaron vencidos, no sin antes poner una gran resistencia, a una de las fuerzas navales más fuertes del mundo. La ciudad y puerto de Veracruz permanecería en poder de los norteamericanos durante siete meses, hasta que fue entregado al gobierno de Venustiano Carranza, mandato que si fue avalado por la nación extranjera; dicha hazaña de resistencia por parte de la población civil otorgó al Puerto su 4to acto Heroico, en la historia de México.

El General Aguilar llevó la revolución a todo el estado, repartiendo por zonas a los líderes, el estado con sus cabecillas quedó de la siguiente manera:

“Ozuluama y Tantoyuca fue Vicente Salazar; en Chicontepec y Tuxpan, Alfredo Landero; en Papantla, Julio Arroyo; en Jalacingo y Xalapa, Alfredo Palacios; En Coatepec y Huatusco, Guadalupe Sánchez; en Córdoba y Orizaba Odilón Moreno; en Veracruz y Cosamaloapan , Antonio Portas y Ruben Basañez; y en los Tuxtla Pedro Carvajal. En el sur de Veracruz destacaron como combatientes Donanciano Pérez, Teodoro Constantino, Hilario Carlos Salas, Miguel Alemán, Donato Padua y otros muchos revolucionarios más” (Biosca J. P., Las Rebeliones en el Sur de Veracruz, 1998)

el gobernador siendo un miembro activo de la revolución, comenzó a promulgar decretos donde se le suministraban extensiones territoriales a Ozuluama, Tuxpan, Tantoyuca, Chicontepec, Misantla y Minatitlán, debido a que los habitantes de dichos asentamientos que se vieron afectados durante el Porfiriato, además de crear un candado fiscal en donde se estipulaba que cualquier negocio que incluyera extensiones de tierra, tenía que pasar primero sobre la autorización del gobierno estatal, la población del sur aprobaba las nuevas leyes que protegían su patrimonio, sin embargo estaban a la expectativa de lo que pasaría por dichos levantamientos, ya que no querían que sus terrenos donde se encontraba su cosecha y sus aves de corral fueran ocupados por hombres armados.

Victoriano Huerta visualizó que la situación cada vez se complicaba más para su persona, el país se encontraba en medio de conflictos, tanto en el sur, como en el norte y en el centro del territorio los diferentes bandos, constitucionalistas, villistas, zapatistas en contra de las fuerzas huertistas que aumentaron de manera muy rápida, para crear un fuerte poderoso en contra de sus adversarios, en muy poco tiempo

“Los casi 33000 efectivos con que contaba el ejército al inicio de su gestión, los elevó hasta 80 000 y en los momentos de desesperación anunció su intención de disponer de 150000 e incluso 250 000 efectivos para aplastar la oposición.” (Rancaño, 2005)

Pero una vez que vio el panorama desalentador para su causa, optó por partir del país, para ello viajó desde la ciudad capital a Puerto México, donde huyó en un barco alemán, esto debido a que uno de los pocos gobiernos extranjeros que respetaban al usurpador era el alemán, esto debido a que hay fuentes que mencionan Huerta actuó como espía germano,

“Huerta consideraba su regreso a México, y el benefactor en potencia de su rehabilitación política era nada menos que el káiser Wilhelm II”, con quien había cultivado una estrecha relación durante el breve periodo de su presidencia.” (Assad, Relatos e Historia en México, s.f.)

debido a esto, de tener una buena relación con el mandatario alemán, influyó para que el gobierno estadounidense nunca avalara su gobierno, y tuviera que abandonar las tierras mexicanas.

Mientras tanto en el sur lo que se conocía en el país como movimiento revolucionario, en la zona fue una lucha de poderes, los bandos eran meramente movilizados por ideas políticas, como lo estipula el ciudadano sureño Heliodoro Islas, primero comenzaron los asesinatos en las Choapas, siguiendo Ixhuatlán, posteriormente en Moloacán, en dicha época comenzaron las migraciones, en el sur la población se movilizaba a los lugares donde no existiera violencia, Agua Dulce fue la comunidad que los recibió.

El campamento petrolero de Nanchital había quedado como pueblo fantasma por el desplazamiento de la población, lo que dio pie a que varios individuos llegaran y aprovecharan la situación comenzaron a criar ganado, aunque la mayoría de las familias se establecieron en Coatzacoalcos, usaban los terrenos baldíos de superficies impresionantes (hasta más grandes de lo que hoy es el municipio de Nanchital) para sus actividades agrícolas y ganaderas; con este movimiento aparecieron en el mapa nuevos nombres ligados al poder como *“Eulalio Vera, Nicasio Rosaldo, Leopoldo, Jesús y Aurelio Reyes, los herederos de Donaciano Pérez, Palemón Riveroll, Pedro Ruíz y otros más” (Biosca J. P., La Revolución, 1998)* en realidad se siguió preservando el poder en las mismas familias, la

revolución en el sur no fue tan efectiva a comparación de otras regiones del país, no existieron cambios en los latifundios regionales.

Quitando el Puerto de Veracruz, el siguiente puerto que se encontraba conectado con el centro del país era Puerto México, que ya estaba en operaciones como un puerto internacional, solo que en su mayoría era un puerto comercial, es decir casi todas las embarcaciones que ingresaban y salían del mismo, eran de índole mercantil, el encubrimiento perfecto para que saliera Victoriano Huerta del país; Puerto México se encuentra al sur de la entidad federativa costeña, se narra que el usurpador se movilizó en ferrocarril desde la Ciudad de México hasta el sureste mexicano, transbordando en los ramales ferroviarios hacia el actual Coatzacoalcos, para que posteriormente, sin tantos reflectores se embarcara en el buque “SMS Dresden” de origen alemán, esto antes de que Venustiano Carranza pudiera movilizar a sus hombres a zonas costeras de gran importancia.

Venustiano Carranza líder del ejército constitucionalista, tenía sus tropas movilizadas en las principales ciudades - puertos del Golfo de México, los cuales eran Tampico, el Puerto de Veracruz y el Antiguo Puerto México ahora Coatzacoalcos, se podría decir que él era quien controlaba lo que entraba y salía del territorio nacional o al menos de lado del océano atlántico, tenía el control total, su ejército resguardaba los tanques donde estaba almacenado el crudo de la empresa “El Águila”, la empresa con mayor poder en el sur de la entidad todo esto en 1914, sin embargo en el ámbito mundial se estaba iniciando la Primera Guerra Mundial, por lo cual, Weetman siendo un gran empresario inglés y dueño de una gran empresa petrolera, vio la oportunidad de realizar un gran negocio, comenzó a vender petróleo a la armada naval de su natal Inglaterra, lo que en realidad fue un negocio redondo para la industria petrolera en México, porque gracias a las ventas de petróleo se logró que

“resurgiera el boom petróleo desde Tampico hasta Minatitlán, casi todo el estado de Veracruz, del cual era dueño Pearson en el ámbito petróleo, el general Manuel Peláez, junto con unos barcos de guerra británicos anclados fuera de las aguas territoriales, aseguraron la paz en la región.” (Serna, 2008)

lo que le permitió a Pearson mantenerse intocable todavía durante algunos años, lo cual necesitaba, ya que su principal benefactor se encontraba en París, Francia (Porfirio Díaz) ya sin tener injerencia en los asuntos mexicanos, prácticamente esto persistió lo que duró la Primera Guerra Mundial, aunque las tropas Constitucionalistas lideradas por Carranza tenían en resguardo maquinaria, equipo de trabajo e incluso tanques de petróleo pertenecientes a “El Águila”, su inmunidad duró prácticamente hasta 1918; aunque él estaba bien posicionado en el ámbito político, tanto local como global, su empresa petrolera, cada vez era más golpeada por el nuevo congreso que había entrado en funciones, lo que llevó a Weetman a implementar estrategias que no afectasen la economía de “El Águila”, Pearson instrumentó

“La práctica de acercarse a los miembros del Congreso para obtener información, para que intercedieran por la compañía se había desarrollado durante la segunda mitad de 1912 y la primera 1913, cuando se hicieron nuevos intentos de elevar los impuestos [...] El Águila logró reducir los impactos negativos de la política fiscal maderista” (Borda, sin año)

Aunque las tácticas mañosas ayudaron económicamente a “El Águila”, era inevitable como concluiría este proceso que solo estaba comenzando, el Primer Jefe quería ser mucho más agresivo con los impuestos así que *“Carranza preparó un proyecto de Ley Reglamentaria del Petróleo; la Legislatura del Estado de Veracruz así mismo envió al Congreso de la Unión, en ejercicio de la facultad correspondiente [...] de Ley Orgánica del Artículo 27” (Gobierno de México, 1988, págs. 23-44)* el objetivo del gobierno del originario de Cuatro Ciénegas, era que el artículo vigésimo séptimo se hiciera efectivo, sobre todo en los estados donde la industria petrolera se encontraba asentada; aunque la maniobra salió contraproducente porque las empresas pidieron apoyo a sus gobiernos natales, por lo que no se apegaron del todo a las normas establecidas, aunque por un tiempo las compañías dejaron de extraer crudo porque las sociedades no acataron a los reglamentos.

Weetman únicamente logró ganar tiempo, porque una vez que las estrategias fueron ineficientes, Pearson tuvo que negociar directamente con el presidente de la República que para esa fecha era Venustiano Carranza, quien durante su mandato comenzó hacer válido el artículo 27° de la actual Constitución Mexicana de 1917, si bien el pago de impuestos no era nuevo para las empresas petroleras, puesto que en 1901 todavía con Porfirio Díaz se instauró un pago sobre la extracción del crudo, debido a que

“El congreso Federal promulgó la primera Ley del Petróleo que tuvo México donde se estipuló [...] que el propietario del suelo era también del subsuelo permitió la explotación de los terrenos nacionales a cambio del pago del 7% al gobierno federal y del 3% al de la entidad” (Biosca J. P., El Petróleo en el Porfiriato, 1998)

El Rockefeller mexicano tuvo que negociar con Carranza, quien sin duda no quería que las riquezas mexicanas se las llevaran los extranjeros, dicha plática no tuvo éxito alguno, como se planteó anteriormente, los hombres del general Venustiano Carranza tenían custodiado las principales sedes petroleras de la empresa cuyo dueño o accionista era el Lord Crowdray, como consecuencia Weetman optó entre los

“años 1917-1918 [decide junto con su socio Edward L. Doheny] vender sus acciones a otra empresa petrolera, a la empresa anglo-holandesa Royal Dutch Shell, En abril de 1919 la petrolera tomó control de la misma y en 1921 formó la Shell-Mex Limited.” (Garner, 2005)

poniendo el fin de las empresas de Weetman en México; por lo que toda la estructura de “El Águila”, pasaba a manos de la empresa holandesa, pero dicha empresa no realizó cambios importantes, incluso se podría decir que nada cambió, si bien, ahora era dueña del “El Águila,” esta siguió operando con el mismo nombre, además de preservar toda la estructura administrativa en los lugares donde se encontraban las oficinas de la ex compañía de Weetman, por lo cual no afectó a los trabajadores de dicha empresa, aun con el Lord retirado de los negocios, parecía

se perdió gran capital inglés, los británicos junto con los estadounidenses eran los que seguían dominando este negocio de la extracción.

Cada vez era más complicada la extracción del petróleo en tierras mexicanas por la inestabilidad política que existía en la nación, cada mandatario ponía sus reglas respecto al negocio petrolero, Venustiano optó por el cobro de impuestos y tener vigiladas a las corporaciones, porque para él era lo más viable en un principio, porque las petroleras seguían teniendo gran potestad aun después del inicio de la revolución, además que las compañías se amparaban en las concesiones otorgadas previo al movimiento armado, es decir durante la época del Porfirismo cuando se les otorgaron todos los privilegios; no soltarían de manera sencilla los pozos en México, pero más adelante, al no alinearse las empresas con las leyes expuestas por el nuevo régimen, Carranza se vio obligado a parar toda actividad petrolera en el país, de hecho al inicio de las manifestaciones en todo el país, el gobierno de Díaz cuidaba los focos petroleros, es decir se aseguraba que en estos medios urbanos no existieran indicios de rebeliones ya que no les convenía que se parara la producción de petróleo, debido a que era uno de los principales pilares económicos, por ello cuando se sospechaba de alguna posible levantamiento se movilizaba un gran cantidad de soldados para que la insurrección no se realizara ya que los soldados lo superaban en número.

Si bien las empresas petroleras fueron las que más explotaban a los trabajadores, también se dice que en Veracruz las corporaciones petroleras eran las que patrocinaban a los rebeldes de la zona de la Huasteca y del Istmo, entre los años de 1917-1920, porque el gobierno que se encontraba al mando en ese momento no simpatizaba con los ideales de estas corporaciones, por ello patrocinaban la rebeldía de un cierto sector inconforme para desestabilizar al poder, los proveía de *“dinero, armas y municiones para la rebelión. Dinero para la prensa antipatriótica que las defiende.”* (Herzog, *Lázaro Cárdenas su pensamiento económico, social y político, 1988*), siempre había recursos para crear inestabilidad política, pero no había capital para pagar un mejor salario o mejorar la zona laboral.

Los empresarios petroleros fomentaban las rebeliones, los grupos que estos patrocinaban, se les daba el nombre de “Guardias Blancas”, sin embargo no había capital para una remuneración de trabajo justa, para inversión en hospitales, centros recreativos entro otras formas de gastar de manera adecuada el dinero para el beneficio para la comunidad y no solo de unos cuantos que se vendían con el patrón para crear rebeliones disfrazadas con ideales revolucionarios, cuando en realidad eran todo lo contrario financiadas por los mismo jeques petroleros, nunca llegarían a tener un final positivo para los trabajadores, les eran hasta contraproducente dichas manifestaciones.

En 1920 Álvaro Obregón toma las riendas del país, aunque a él, al igual que Carranza le disgustaba la idea que los empresarios americanos extrajeran el crudo, no tuvo de otra que negociar con los dueños del capital y acordaron que *“se concedieran permisos provisionales a las compañías petroleras para que continuara la perforación de pozos que el gobierno de Carranza se había visto obligado a suspender”* (Gobierno de México, 1988, págs. 23-44), ya que la suspensión de las actividades petroleras afectaron a un gran número de la población que se empleaba en este rubro, tanto en el Sur como en el Norte de Veracruz tuvieron un impacto negativo; a las conclusiones de las negociaciones se les otorgó el nombre de “Tratados de Bucareli”.

Las regiones fuertes de petróleo se mantuvieron de la misma manera, la faja de oro seguía produciendo, así como los pozos que había en la cuenca del Coatzacoalcos, y la refinería de Minatitlán seguían operando de manera normal, cambió el dueño de la compañía pero no el objetivo, era el mismo que el de la administración pasada; la empresa Shell no se dedicó a explorar nuevos yacimientos petroleros, simplemente aprovechó los depósitos encontrados previamente que por supuesto estaban dominados por “El Águila” además que el Pozo # 4 del potrero del Llano era muy lucrativo, no era necesario la exploración de otros yacimientos, al menos no por un buen tiempo,

“el pozo más productivo de la compañía y el segundo más grande del mundo en aquella época, el Potrero del Llano núm. 4, cerca de Tuxpan, Veracruz” (Garner, La compañía mexicana de petróleo El Águila en la Revolución Mexicana y la gran Guerra, 2017)

al ser descubierto el pozo número 4, en cercanías a Tuxpan, se comenzó a invertir en este puerto en menor magnitud, que se le invirtió a Veracruz y Puerto México, pero la inversión fue significativa, para mejorar sus instalaciones de manera específica.

Durante el periodo presidencial de Álvaro Obregón, se firmaron los Tratados o Acuerdo de Bucareli, llamados de esta manera porque las negociaciones fueron en la Ciudad de México en el edificio del gobierno federal ubicado en la calle de Bucareli,

“firmados el 13-agosto-1923, los cuales suscitaron la controversia entre Estados Unidos y México, por el artículo 27 constitucional que decretaba que el subsuelo era de la Nación, lo que afectaba directamente a las empresas extranjeras extractoras de petróleo. [...] Estados Unidos reconoció la presidencia de Álvaro Obregón en México, pero el gobierno mexicano a cambio daba permiso a las compañías extranjeras de extraer y procesar el petróleo a cambio de un trato digno, equilibrado y equitativo a los obreros mexicanos, así como capacitación laboral” (Castillo, 2019)

Con la necesidad de ser avalado por el gobierno norteamericano Obregón cedió nuevamente el petróleo al vecino del norte quien no quería dejar la producción mexicana del hidrocarburo; en realidad lo que lograron los tratados de Bucareli, fue nuevamente el atraso de la entrada en vigor del artículo 27 de la constitución de 1917.

En 1922 las tropas de comandadas por el General Lázaro Cárdenas visitaron el sur de Veracruz, llegaron primero a Nanchital, persiguiendo al general Torruco, uno de los hombres que aprovecharon el movimiento para realizar actos vandálicos juntos con Cástulo Pérez (Anexo 12), en ese entonces la sede de Cárdenas era Puerto México, porque era la ciudad mejor comunicada en el sur, incluso existe un relato de un poblador Don Roque Ávalos Padua donde menciona que un ciudadano

de la región salvó la vida de Cárdenas después de que este quedara mal herido en un combate contra las tropas de Torruco, más adelante ese militar sería el presidente de la república mexicana, donde narra lo siguiente:

“un señor que se llamaba Francisco B. Luis, protegió a Lázaro Cárdenas en su casita que tenía embarrada y de palma; usaban unos que decían tapancos, ahí lo tuvo hasta que se alivió [...] venía el General Cárdenas por la zona de Ixhuatlán, y ahí fue que en combate con los rebeldes fue que lo hirieron”

También el Cronista Augusto Palma Alor de las Choapas, (asentamiento ubicado en el Istmo Veracruzano), narra un suceso similar, donde el ciudadano de apellido Gonzáles, recibió a miembros del estado mayor presidencial, *“Don Modesto, haciendo que su familia vivieran horas de interminables inquietudes, [...] tuvieron la visita del General Horacio Luna y del Coronel Lázaro Cárdenas [...] para quienes hacían comida especial”* (Alor A. P., *Genesis de las Choapas*, 1999) lo negativo de esta visita es que a la misma casa también llegaban los contrarios, es decir, la familia Gonzales también recibía a las tropas del comandante Torruco, quienes arrasaban con la comida según relatos, lo que perjudicó a la familia más adelante, ya que las tropas de Torruco se enteraron de lo que ellos consideraban traición y trataron de fusilar a Don Modesto, lo cual no ocurrió porque Doña Candelaria les suplicó que no lo hicieran, puesto que la dejarían viuda con niños que criar, por ello le perdonaron la vida, posteriormente el gobierno se enteró del mismo hecho, lo que le valió ir a la cárcel al señor Modesto, quien fue recluido en Puerto México, pero por orden de un agradecido Lázaro Cárdenas, fue puesto en libertad, olvidando el incidente, al fin y al cabo el solo estaba protegiendo a su familia, sin estar de lado de ningún bando, simplemente la revolución lo alcanzó.

Puede ser casualidad, pero el mismo año las actividades económicas se reactivaron, se empezaron a buscar más yacimientos de crudo, el río comenzó a tener un mayor tráfico de embarcaciones, tanto navíos de gran escala como embarcaciones de pequeña escala, con distinta índole y de diferentes nacionalidades, con diferentes fines, el río Coatzacoalcos ayudó a la distribución del

crudo en la zona ístmica del país, así como también ayudó a que los trabajadores se trasladaran a sus empleos, el río era la manera más rápida de ir a municipios petroleras cercanos a la cuenca.

Durante el mandato presidencial de Plutarco Elías Calles (1924-1928) se volvió a abordar el hecho de que a las empresas de extracción se les aplicara de manera efectiva el artículo 27° de la carta magna, dicho inciso se reformó, además de exponer una nueva ley para los hidrocarburos que se nombró “Ley del Petróleo” donde se mencionan las normas esenciales

“El Artículo 1° [...] corresponde a la Nación el dominio directo de los hidrocarburos [...] Artículo 2° que el dominio directo de la Nación es inalienable e imprescriptible, y solo con la autorización expresa del Ejecutivo Federal [...] Artículo 4° en entera consonancia con el párrafo séptimo, inciso I, del Artículo 27° [...] los mexicanos y las sociedades civiles o comerciales constituidas a las conforme a las leyes mexicanas, podrán obtener concesiones petroleras sujetándose a la ley” (Gobierno de México, 1988)

Estos nuevos estatutos trajeron controversia con los acuerdos que se establecieron con el presidente anterior los “Tratados de Bucareli,” donde se establecía la perpetuidad de estos pozos, mientras que esta nueva ley del petróleo, los limitaba a cinco décadas, además que la ley entraba en vigor para todas las empresas, mientras que en los convenios de Bucareli, únicamente se estipulaba que las nuevas reformas petroleras no afectarían a las firmas establecidas, previas a la promulgación de la Carta Magna de 1917, otra consecuencia de los reglamentos establecidos por Calles, permitió que empresas se reestructuraran de manera interna, alineándose con las misma leyes, es decir empresas extranjeras pasaban a ser mexicanas por el simple hecho de acatar los nuevos reglamentos establecidos, lo que más adelante traería problemas.

La disputa del petróleo era en la mesa, mientras que en el campo se seguía la rutina diaria; aunque cada vez era más complicado para las empresas extranjeras la extracción del petróleo, estas seguían con sus actividades de forma normal, con apoyo y presión internacional de sus gobiernos, el capital extranjero tomaba fuerza,

mientras que el régimen mexicano todavía no era lo suficientemente fuerte para hacer efectiva las leyes en su propia nación al menos por ahora; más adelante posterior al Maximato, las cosas se acomodaría para México y con ello se buscaría la nacionalización de estas empresas.

Mientras en las elites gubernamentales se disputaba en control del crudo; las ciudades petroleras seguían su itinerario de manera normal, las actividades no paraban; Puerto México seguía siendo la ciudad sede de las principales oficinas del petróleo en la zona sur, no solo de Veracruz si no del país, esto podría ser una de las razones por las cuales, cuando se descentraliza PEMEX en 1994, llegan cuatrocientos empleados de Pemex central (Ciudad de México) al edificio inteligente de Coatzacoalcos (Anexo 17) donde actualmente se administra prácticamente todos los complejos del sureste, los cuales en su mayoría se encuentran en la región y además de la refinería; es posible que se concibiera nuevamente a Coatzacoalcos como un lugar estratégico, no solo para el comercio, si no para la logística administrativa que PEMEX estaba implementando con su descentralización, teniendo como antecedente el hecho de que ya habían establecido previamente las oficinas de “El Águila” las cuales operaron de manera exitosa casi durante tres décadas, el tiempo que estuvieron establecidas en el Puerto, desde su fundación en 1907 hasta la expropiación petrolera en 1938, en la actualidad es una de las zonas petroleras más importantes del sur de México por todo lo que esta representa, un ejemplo es que en el mismo año que es la descentralización, una de las primeras sedes en llenarse, fue la del Puerto Internacional de Coatzacoalcos.

Un breve pasaje de la Guerra Cristera en Coatzacoalcos

Aunque casi no existe información concreta de este hecho en la ciudad de Coatzacoalcos, se puede rescatar información de algunas cartas del matrimonio Balmori conformado por Eugenio Balmori y Eugenia Cinta, una relación que se está buscando su canonización, por ende, han salido a la luz pública fragmentos de sus

cartas, donde narran brevemente la situación en Puerto México, ya que ellos vivieron la época de la Guerra Cristera cuando se encontraban establecidos en la ciudad porteña, aunque cabe destacar que ninguno era originario de la cuenca, lo que nuevamente nos indica el movimiento de inmigración que ocurría en Coatzacoalcos en aquellos años.

El matrimonio Balmori *“Durante la persecución religiosa en México ocultamente preparaba catequistas, distribuía la comunión a enfermos y presos, además de visitar a los pobres y sacerdotes escondidos”* (OMPE, 2019), es decir el antiguo Puerto México, resintió las leyes promulgadas por Plutarco Elías Calles, lo que intrigó al igual que a todo el país a los feligreses, porque la población mexicana sigue siendo en su mayoría católica.

Unas líneas del “Ing. Abelardo J. Figueroa en su libro, de cabecera para nosotros,

“Del año 1926 al 27 [...] El entusiasmo que un día tuviera la población católica de Coatzacoalcos construyendo su templo San José, [...] es cerrado el 31 de julio de 1926, “por orden superior”, suprimiéndose en él, por primera vez, el culto católico. Al ejecutarse este acto estaba recién nombrado el párroco de este templo el padre Francisco Gutiérrez y Gutiérrez” p. 52” (Conde, *Entrevista al Cronista de Coatzacoalcos*, 2019)

Aunque la cristiada duró de 1926-1929 es interesante, el hecho que para el año de 1932 los templos seguían cerrados en Coatzacoalcos, al igual que en otro puerto del Golfo, puesto que en Tampico también había la misma situación, los feligreses eran los encargados de realizar el trabajo de evangelización de forma clandestina, puesto que los sacerdotes eran perseguidos y no podían cumplir dicha tarea, si bien prácticamente el movimiento afecto a Puerto México de manera inmediata, al momento de concluir este, se necesitó más tiempo para que las restricciones al catolicismo fuera levantadas.

Eugenio Balmori llegó a Puerto México por cuestiones laborales, trabajó para El Águila, él fue uno de los feligreses que ejercían las tareas de evangelización, mientras el clero estaba oculto, Balmori fue el arquitecto de la antigua Catedral de

Coatzacoalcos; narra en sus cartas a su esposa el dolor que sentía al ver la iglesia cerrada, lo cual compartía con gran parte de la población porteña.

Se desconoce en qué fecha la Catedral de Puerto México, abrió nuevamente sus puertas y con eso el conflicto quedó olvidado en la ciudad porteña, no existe bibliografía al respecto, aunque se sabe que en 1934, cuando el General Lázaro Cárdenas sube a la silla presidencial ya no había rastros de la Guerra Cristera, así que debió ser entre los años de 1932-1934 la reapertura del centro católico a sus feligreses, que cabe destacar que se encuentra a escasos metros del río, por lo que podemos visualizar la importancia del caudal para la comunidad de la costa sureste, donde sus principales edificios se encontraban a una distancia considerable del río pero no tan lejano del mismo, la fuente fluvial era su centro.

CAPITULO III

LA ERA DE CÁRDENAS ÉPOCA DE LAS NACIONALIZACIONES

Considerado uno de los mejores presidentes que ha tenido México, el General michoacano Lázaro Cárdenas del Río, realizó varias obras en beneficio del pueblo mexicano, si bien fue el último candidato presidencial nombrado durante la llamada era del Maximato; Plutarco Elías Calles nunca tuvo control de Cárdenas, porque una vez que este llegó a la presidencia lo desconoció, e incluso le ordenó salir del país ya que todavía tenía una gran influencia en la vida política mexicana, lo cual no le permitiría al General originario del estado de Michoacán implementar de manera adecuada el Proyecto Nacional o Plan Sexenal (fue el primer mandatario en durar seis años en la presidencia, anteriormente solo permanecían cuatro años en la silla presidencial) que había diseñado para México.

Lázaro Cárdenas tenía muy claro desde su campaña (fue el segundo candidato presidencial en realizar campaña previo a las elecciones, el primero fue Madero), darle al pueblo mexicano por lo que había derramado tanta sangre en la lucha revolucionaria, él mismo se había enfilado como soldado revolucionario donde

“Se incorporó a las fuerzas constitucionalistas con el grado de Teniente, poco a poco fue ascendiendo en la escala jerárquica militar. Con el grado de Teniente Coronel convencido de que Venustiano Carranza representaba la tendencia al restablecimiento de la legitimidad constitucional, en abril de 1915 marchó a Agua Prieta, Son., para unirse al General Plutarco Elías Calles.” (Nacional, 2019)

siendo testigo y soldado del movimiento armado, conocía de primera mano las necesidades que aquejaban a todos los mexicanos y por las cuales él mismo se había enfilado a las legiones revolucionarias, por ello

“El Plan Sexenal contiene todas las aspiraciones del Pueblo Mexicano, y estudia todos los problemas: el problema obrero, con necesidad de mejorar salarios y mejorar condiciones de trabajo, el problema agrario, que requiere la repartición de tierras a los

pueblos y la refacción de ejidatarios, el cooperativismo y la construcción de presas; el problema educativo, con la orientación revolucionaria de la enseñanza y el aumento del número de escuelas en todos los sectores productores y de consumo. [...] contiene todas las experiencias de los hombres de la Revolución y se adapta a las necesidades de la realidad del país [...] en caso de que el voto popular me lleve a la Presidencia de la Republica [...] haré un gobierno de orden, esencialmente revolucionario y estrictamente moral. Para hacer justicia de la Revolución llegue a todos los rincones del país” (Cristina Barros, 1997)

Dicho plan era en beneficio de México, por lo tanto, la política que él realizó nunca se hubiera logrado de estar en la nación Plutarco Elías Calles, ya que este tenía en mente ideales muy diferentes a los de Cárdenas,

“Hubo múltiples demostraciones de apoyo al presidente, y ante la agitación social, [...] Calles anunció el 16 de junio su salida de la capital, la cual efectuó el 19 cuando partió rumbo a Mazatlán, Sinaloa, para después dirigirse a Los Ángeles, California.” (Rivera D. L., 2014)

puesto que el jefe máximo seguía controlando el gabinete, por lo cual Cárdenas pidió la destitución del mismo, porque de nada serviría que el gabinete continuara intacto, ya que los miembros del mismo, eran fieles seguidores del Callismo, e incluso se pondrían más agresivos (dificultando u obstaculizando las obras que él quería llevar a cabo) con el presidente Lázaro Cárdenas por el exilio de su General Plutarco Elías Calles; así que poco a poco comenzaron a limpiar el senado de los seguidores de Plutarco.

“En el Senado se tomaron medidas para seguir eliminando a los callistas que aún quedaban en el aparato político; primero se desafió a 5 senadores y se desaparecieron los poderes de los estados de Guanajuato, Durango, Sinaloa y Sonora, gobernados aún por allegados a Calles. En el ejército fueron destituidos de sus puestos los generales Joaquín Amaro, Manuel Medinaveytia Esquivel y José María Tapia.” (Rivera D. L., 2014)

Cárdenas solo buscaba que nadie se interpusiera con el Plan Nacional que había ideado previamente, además que el hecho de obedecer las órdenes de Calles

no lo consideraba óptimo para sus fines; dichos objetivos o al menos los más importantes, los logró en sus primeros años de gestión presidencial realizando los actos más relevantes en su sexenio e incluso algunos de la historia de México que impactaron a nivel mundial; una vez que se consolidó la salida del Jefe Máximo, el michoacano comenzó a implementar su plan de trabajo, junto con su gabinete, en realidad nunca tuvo nada en contra de Plutarco Elías Calles, solo lo apartó de la luz pública por el hecho de que tenía injerencia en la política de la época; incluso el general Lázaro tiene un pasaje en sus memorias dedicado a la muerte del fundador del PNR

“19 de octubre de 1945 Hoy a las 14 horas falleció en el Hospital Inglés de esta capital, el señor general Plutarco Elías Calles, expresidente [...] Contaba sesenta y nueve años de edad. Deja en su saber un saldo favorable en su vida de maestro, revolucionario y estadista. Cuando se hayan serenado las pasiones políticas se le juzgará mejor. Durante la lucha armada serví a sus órdenes en Sonora y conocí sus méritos de soldado de la Revolución y como gobernante en su Estado natal y del país. Conocí también su actuación posterior y las provocaciones de sus llamados amigos políticos, que lo distanciaron del gobierno que presidí en el periodo de 1934-1940. Al regresar del exilio me saludó con nobleza” (Herzog, Lázaro Cárdenas su pensamiento económico, social y político, 1988)

Cárdenas no le guardaba ningún rencor a Calles, simplemente por la estrategia que él iba a implementar, Plutarco era un obstáculo para efectuar sus objetivos, la coyuntura le obligó a exiliarlo, sin embargo, aun en su muerte le dedicó unas palabras al General que fue su mentor, mismo que lo eligió para ser candidato para presidente de la república, de una u otra forma, el general proveniente de Guaymas le dio la oportunidad de realizar las acciones por las cuales su sexenio sería recordado como uno de los mejores periodos presidenciales en México, si no es decir que fueron los mejores seis años del país.

Durante su periodo Presidencial, cumplió varias demandas que el pueblo mexicano exigía desde el levantamiento de 1910, que a más de veinte años de dar inicio, cada vez se veían menos factibles que estas peticiones se cumplieran; e incluso por haber completado las solicitudes revolucionarias, algunos historiadores

afirman que la revolución concluye al terminar su sexenio, por el hecho de que él consumó los ideales revolucionarios, también se afirma que efectuó dichas cuestionaciones porque tenía ideales socialista, *“17 de junio 1946 Nunca he negado mis personales simpatías a un sistema como es el comunismo (confusión con el termino socialista), que suprime las oligarquías, los privilegios y las inmoralidades y que emancipa a la colectividad de toda lucha de clases” (Herzog, Lázaro Cárdenas su pensamiento económico, social y político, 1988).*

En su periodo presidencial sus labores más destacadas fueron: el reparto agrario, la educación para todos los mexicanos, la creación del Instituto Politécnico Nacional (1936), creación de la CTM Confederación de Trabajadores Mexicanos (1936), la nacionalización del ferrocarril (febrero 1937), y tal vez la más destacada o por la que más se le recuerda la “Expropiación Petrolera” (marzo de 1938), fundación de PEMEX (junio de 1938) incluso para esas fechas se planteaba difícil por todo lo que esto abarcaba, lo cual no inmutó al presidente y lo consolidó en un 18 de marzo de 1938, la realización de un museo en el Castillo de Chapultepec (diciembre 1938), la creación del Instituto Nacional de Antropología e Historia (febrero 1939), por mencionar algunas.

Si analizamos los hechos de manera cronológica, los sucesos más destacados de su sexenio, el General del Río estaba dispuesto a la Nacionalización del petróleo durante su gobierno solo estaba esperando el momento adecuado, ¿Por qué? Es simple, porque dos años antes de la expropiación, fundó el Instituto Politécnico Nacional (1936), donde se prepararía el posible futuro personal que haría posible, que una futura empresa petrolera funcionara de manera eficaz, ya que él no solo quería que el petróleo pasara a ser de la nación, quería que los mismos mexicanos trabajaran en los procesos que este producto conlleva, desde su extracción hasta su proceso petroquímico. Se comenzó a industrializar al país ya entrado el S. XX, porque incluso para esos años la mayor parte del territorio nacional se dedicaba al trabajo agrario, pero de una forma arcaica, es decir muy rudimentaria, esto como consecuencia del Porfirismo, que a pesar de los años había dejado un gran arraigo en el país.

El proveniente de Michoacán quería que sus compatriotas ocuparan puestos de jerarquía en el gobierno, así mismo en la vida económica del país, al contrario de Díaz, que dichos puestos estaban predestinados para sus allegados en el ámbito gubernamental, por otro lado la vida económica en su mayoría estaba en mano de extranjeros, mientras que en la fuerza de trabajo, el extranjero era mucho mejor pagado que el mexicano, justo esa desigualdad era con la que quería finalizar Lázaro Cárdenas, la cual persistía hasta la fecha, si bien eran menos los extranjeros que laboraban, los que permanecían eran mejor remunerados que los mexicanos.

Un año más tarde, en 1937 se haría efectiva la nacionalización de los ferrocarriles, lo cual también tiene lógica, porque se necesitaba un medio de transporte rápido y eficaz para el traslado del petróleo, sin pagar impuestos sobre ello, además ya para esa época el principal legado del Porfirismo el ferrocarril, tenía conectado al país, pasando por las ciudades y puertos estratégicos para la comercialización no solo del petróleo, si no de cualquier otro producto, por lo que era viable primeramente asegurar la manera en que dicho crudo, sus derivados y los químicos para el proceso, se transportaran de un lugar a otro del país sin la necesidad de contribuir a una causa ajena al proyecto de nación, es decir sin la obligación de pagar por la movilización de los productos, finalmente consolidó su gobierno con la expropiación petrolera de manera definitiva en 1938, meses después crea una de las paraestatales más fuertes del país, Petróleos Mexicanos mejor conocida como PEMEX, la cual se encarga de las distintas labores que rodean al llamado oro negro a nivel nacional.

A continuación se abordará de manera más esclarecedora las nacionalizaciones de la industria ferroviaria y la petrolera, porque son las estudiadas en este trabajo, por ser los principales pilares económicos de la zona denominada “cinturón industrial” ubicada en el sureste veracruzano, por ende, se le otorgará un subcapítulo a cada una, en cada uno se explicara de manera nacional y posteriormente el impacto que dichos eventos expropiatorios tuvieron en la zona sudeste de la entidad veracruzana.

3.1.-EXPROPIACIÓN FERROCARRILERA

Gracias a la industria ferroviaria que fue impulsada durante el mandato de Porfirio Díaz, México quedó conectado por vías férreas de alta calidad, con el fin de movilizar de manera más sencilla a cualquier parte del país, tanto a los pasajeros como la mercancía, sin embargo lo negativo de toda esta red de comunicación terrestre, al menos para el país, es que se encontraban concesionadas en su mayoría a extranjeros, quienes tenían en su poder las principales rutas, el gobierno cedió nuevamente a los extranjeros un motor económico como lo es la industria ferroviaria, que conectaba a los principales focos urbanos del país.

En el istmo veracruzano se escucharon las primeras voces de inconformidad del sector ferrocarrilero en los primeros años del S. XX, *“hay poca información, pero en 1903 hubo una huelga maquinista”* (Conde, *Entrevista al Cronista de Coatzacoalcos, 2019*), se piensa que fue en abril de ese año, la cual fue reprimida de manera violenta y los trabajadores fueron reemplazados por maquinistas de la Ciudad de México para evitar un nuevo levantamiento.

Corría el año de 1914, México había expropiado los ferrocarriles de la firma norteamericana “Dickson Car Wheel Compañy”, de manera momentánea, la compañía demandó al gobierno mexicano, debido a que con anterioridad ambas partes habían firmado un contrato que era violado por la incautación, por ello en la petición exigen la indemnización de lo que la empresa había perdido, los mexicanos hacen caso omiso a la solicitud debido a que ambas partes habían tenido daños económicos, no solo los estadounidenses.

Debido al conflicto intervino la Comisión Internacional de Reclamaciones, quienes hicieron válido el Derecho Internacional, la comisión dio el falló a favor de la empresa anglosajona, teniendo como base que dicho suceso era de índole internacional injusto, es decir la compañía recupero sus bienes en territorio mexicano, gracias a la conciliación de un organismo internacional, México no pudo reclamar ante la comisión porque no pudo comprobar las pérdidas del régimen

mexicano proceder a comparación de los norteamericanos que pudieron comprobarlas además que la expropiación dañaba los intereses de los habitantes en Estados Unidos, mismo país que era dueño de la compañía lo cual violaba otro acuerdo internacional y no hacía válida la nacionalización; de esta manera los ferrocarriles volvieron a ser manejados por “Dickson Car Wheel Compañía”, aunque dicho acto quedó como precedente de un intento de nacionalización de la industria ferroviaria.

El sector ferrocarrilero siempre ha contado con un gran número de empleados en la nómina, cada uno explotado de una manera inhumana, por ello durante la Revolución Mexicana el ferrocarril fue el principal medio de transporte para los distintos grupos que convergían en esta lucha armada, se volvió un emblema del levantamiento, el gremio de los ferrocarrileros, ayudó de manera estratégica a los revolucionarios, puesto que los extranjeros eran los dueños de las concesiones sin embargo los empleados sabían la manera de operar la maquinaria, por ello y demás demandas para mejorar área de trabajo se unieron a la causa nacional

“En el punto álgido de la lucha revolucionaria, los carrancistas incautaron las líneas que se encontraban en las áreas que tenían bajo su control militar para formar los Ferrocarriles Constitucionalistas. Al término de la lucha, la infraestructura ferroviaria necesitó de grandes inversiones para su reconstrucción, mismas que vendrían del exterior. La deuda ferroviaria [que fue resultado de la incautación de 1908 y las inversiones para la reconstrucción después de la revolución] se elevó considerablemente después de 1920, por lo que el gobierno se vio en la necesidad de llegar a un acuerdo con los acreedores, lo que derivó en que los ferrocarriles fueran entregados de nueva cuenta a manos privadas en 1926.” (Martínez T. M., 2005)

en algún momento los ferrocarriles fueron nacionales durante el periodo revolucionario, sin embargo, en ese mismo periodo el medio de transporte resultó muy dañado, en consecuencia tuvo que volver a pedir capital extranjero para la reactivación del mismo.

El general Lázaro Cárdenas como participante de la Revolución se percató de la importancia que tenían estas vías de comunicación, por ende cuando el proyectó su plan de trabajo sexenal, uno de los puntos que abordó era la nacionalización de dicha industria, porque al estar en manos de extranjeros, al menos un cierto porcentaje de las líneas, al momento de la transportación de mercancía se les cobraba un peaje, dependiendo del producto trasportado, es decir el gobierno tenía que pagar por mover mercancías dentro de su propio territorio, lo que afectaba la económica nacional, pero eso se pensaba cambiar en el periodo de Lázaro Cárdenas.

Previo al movimiento de nacionalización existieron distintas huelgas, una de las más importantes fue la de 1921 que adquirió un carácter nacional, donde la principal demanda era que se reconociera a la Confederación de Sociedades Ferrocarrileras, Veracruz fue sede de importantes manifestaciones ferrocarrileras, el movimiento tuvo mayor fuerza en la zona de Córdoba y Orizaba, donde se unieron otros grupos gremiales.

Los ferrocarriles daban trabajo a un gran número de ciudadanos a lo largo y ancho del país, por ello el gremio ferrocarrilero era un sector fuerte en la nación, quienes ya estaban hartos de las injusticias a los cuales eran sometidos, trabajos arduos, con pésimos salarios, en condiciones deplorables, el ambiente entre los concesionarios y los trabajadores ya organizados en sindicatos, comenzó a ponerse cada vez más tenso, por lo mismo parecía que una manifestación de inconformidad podría estallar en cualquier momento, los silbatos de las maquinas pitaron a las cinco de la tarde para anunciar el comienzo de la huelga, el sonido se replicó en varios ciudades sonaron: Guadalajara, Monterrey, Durango, Toluca, Celaya, El Paso, Texas; San Luis Potosí, Amecameca, Acámbaro, Chihuahua, Jalapa, Puebla, Veracruz, Salina Cruz, Tehuacán, Nuevo Laredo, Saltillo por mencionar solo algunas localidades.

El movimiento fue la causa de que el gobierno federal echara en marcha el plan de la nacionalización de los ferrocarriles, ya que si dicha huelga se llevaba a cabo, la economía se estancaría, lo que afectaría al país en proporciones

inimaginables, en consecuencia se veía más factible la incautación de esta industria, con obvias resistencia de los concesionarios, que en su mayoría eran británicos y norteamericanos puesto que ellos manejaban las principales rutas, quienes tuvieron que aceptar el fallo de la Suprema Corte de Justicia.

El primero de Diciembre de 1934 tomó posesión el general; quien desde el primer momento como jefe de la nación comenzó a poner en marcha su plan, sabía que no era tarea fácil, después de años de estar bajo el yugo extranjero, sería difícil quitarles las minas de oro que tanto dinero generaban en México, por consecuencia el 23 de junio de 1937 presentó al poder legislativo su afán de expropiar la red ferroviaria a nivel nacional, para no dejar nada a los extranjeros, uno de los eventos históricos que más marcaron su sexenio, el mismo lo describe

“En la reunión [...] di a conocer el propósito del Ejecutivo de decretar la nacionalización de los Ferrocarriles Nacionales, aplicando la Ley de Expropiación. Tras haberse discutido por los ciudadanos secretarios y jefes de departamentos del Estado fue aprobada, girándose este mismo día de acuerdo de expropiación en los términos que se dan a conocer públicamente. [...] se giró acuerdo a la Secretaría de Gobernación para que se reforme la ley de secretarías y departamentos creando el Departamento Autónomo de Ferrocarriles Nacionales de México. Tomó el Gobierno esta determinación por las razones siguientes: [...] tiene a su cargo la administración de los ferrocarriles desde varios años. La nación es propietaria del 51% de las acciones de los mismos ferrocarriles. La actual directiva administrativa las líneas bajo un sistema deficiente. Las libre líneas de intervención de intereses extranjeros, el Gobierno podrá mejorarlas ya administrándolas como empresas descentralizada, ya poniéndolas en manos de los trabajadores ferrocarrileros, mediante la aceptación de condiciones que garanticen la eficiencia del servicio, el desarrollo de nuevas líneas y el pago de la deuda de los propios ferrocarriles. El propósito del Gobierno nacionalizar el resto de las líneas como el Sud-Pacífico, el mexicano y el Interoceánico.”
(Herzog, Lázaro Cárdenas su pensamiento económico, social y político, 1988)

el 23 de junio de 1937 se convirtió en una fecha histórica para México, porque se dio un golpe de autoridad en la mesa, nuestro país era soberano, el general había conseguido despojar a los extranjeros, una de las industrias que más ganancias les generaba a ellos y más pérdidas económicas traía para la nación, debido al peaje que se debía pagar por la transportación, por consecuencia, en su tercer informe de

gobierno le fue pertinente hablar sobre lo sucedió en dicha fecha, junto con las consecuencias que repercutieron de manera positiva en México

“Debo referirme a la forma como ha quedado resuelto el problema del sector más importante de comunicaciones y transportes que representan los Ferrocarriles Nacionales de México, pues basado su funcionamiento en una supuesta explotación privada bajo el control del Estado, estaba sufriendo todos los obstáculos que resisten las explotaciones de lucro particular y haciendo refulgir sobre las espaldas de la Nación muchos y variados factores de fracaso.” (Congreso de la Ciudad de México, 2019)

Menos de un año después de la expropiación se entregó la empresa a los trabajadores para que la administraran, el 1 de mayo de 1938, al fin y al cabo ellos conocían la gestión mejor que nadie, a esta nueva empresa nación se le otorgo el nombre de -Ferrocarriles Nacionales de México-; sus principales objetivos eran resolver los problemas de tráfico, laborales, tecnológicos y financieros de la empresa, durante el gobierno de Cárdenas el personal era el encargado de la red ferroviaria nacional, fueron muchos kilómetros de vías férreas que pasaron a ser del gobierno; dichas tareas a resolver por el personal terminarían en conflictos, dificultades entre los gremios y los mismos representantes de manera interna, por ello la empresa federal duro pocos años en manos de los obreros.

En 1940 con el gobierno del poblano Manuel Ávila Camacho, se concluyó en hacer a un lado de la administración a los trabajadores para que el gobierno federal se hiciera de la dirección de los ferrocarriles, con el fin de mejorar el servicio para el bien nacional, sin tener problemas internos entre los grupos sindicales que manejaban previamente la industria; Cárdenas le concedió a los obreros la dirección de la empresa debido a las ideas socialistas que implemento en su periodo presidencial, como se logra ver en este ejemplo de la industria ferroviaria, al concluir su sexenio, esta ideología no se siguió efectuando por su sucesor.

Para su segundo informe de gobierno que va del 1 de septiembre de 1936 al 1 de septiembre de 1937, el presidente tenía que mencionar uno de los máximos logros durante su mandato, por ello se menciona la expropiación de los ferrocarriles,

“ha quedado resuelto el problema del sector más importante de comunicaciones y transportes que representan los Ferrocarriles Nacionales de México [...] El Ejecutivo optó por aplicar la Ley de Expropiación [...] para que se explote y dirija el destino de los Ferrocarriles Nacionales en un sentido de servicio público.” (Siglo veintiuno , 1978)

El movimiento sindical de los trabajadores permitió la incautación de las empresas ferroviarias; la nacionalización de los ferrocarriles, ayudó al crecimiento de la economía mexicana, al momento de realizarse el acto histórico el gobierno mexicano también contrajo con ello los problemas por los cuales los trabajadores comenzaron la movilización; en primer lugar la indemnización de la maquinaria, la reactivación de la industria de manera general, ya que ciertos ramales se habían dejado de ocupar (durante el sexenio del General Lázaro Cárdenas se invirtió un total de \$91 174 256.98), así como la nómina, los salarios de los empleados tenían que ser acorde al trabajo que realizaban, la capacitación de nuevo personal porque gracias a la nacionalización se despidió personal que no fuera connacional, dejando nuevos puestos vacantes que serían ocupados por el personal existente de nacionalidad mexicana calificada, por dichos motivos la empresa se les entregó a los trabajadores, al menos durante los primeros años de operación.

Al igual que en la industria ferroviaria, también se debía invertir en los puertos porque son la entrada y salida de mercancía al país, el gobierno invirtió \$20 325 654.10, una inversión de menor rango debido a que durante la revolución los puertos no se vieron tan afectados a comparación de las vías, cabe destacar que la inversión en su mayoría se realizó en el litoral del Pacífico, porque en el oeste eran pocos los puertos comerciales modernos, mientras que en el otro litoral del Golfo de México en su mayoría estaban habilitados para las demandas que se les exigía.

Previo a la expropiación, en la zona sur del estado se desataron varias huelgas del gremio ferrocarrilero, dicha línea estaba concesionada a Casa Pearson, quienes también eran dueños de “El Águila” la empresa petrolera más importante del país previo a la expropiación petrolera, se podría decir que la firma Pearson eran los que explotaron la zona sureste del país, eran los patronos aborrecidos, los

ingleses que se adueñaron de las riquezas, siempre dejando a los obreros en situaciones precarias, lo que detonó en una serie de huelgas previas a la revolución, y aún después de ella, debido a los tratos negativos hacia sus trabajadores estos se manifestaron, porque aún después de que Pearson vendiera la compañía petrolera, seguían siendo dueños de las concesiones del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec junto con las 44 locomotoras (20 de carbón, 20 de petróleo, 2 de leña y 2 de petróleo y carbón), de la misma forma eran los que administraban los puertos que conectaba la vía ferroviaria ístmica, los ancladeros de Coatzacoalcos y de Salina Cruz

“Desde la creación de la Confederación Regional Obrera Mexicana en 1918, los ferrocarrileros dieron valor a la importancia del trabajo, al derecho a la asociación, buscaron la reglamentación de la relación obrero-patronal, su regulación por el Estado y la incorporación de trabajadores a las organizaciones políticas.” (CRUZ, 2018)

Con ello podemos percatarnos que el sector ferroviario se vio dañado aún después de la Revolución Mexicana, no se les había cumplido las demandas por las cuales se habían levanto en armas, aunque el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec no sufrió mucho en el movimiento armado, ya que siguió operando con normalidad los trabajadores, estos pasaron a segundo plano, a tal grado que más de veinte años después todavía no se le había cumplido sus demandas, por razones como esta Cárdenas reflexionaba

“Grandes núcleos de población urbana y rural viven en condiciones precarias, azotados por la miseria, las enfermedades endémicas, la ignorancia la explotación [...] problemas que solo el propio régimen tiene que resolver [...] ¿En cuántos de los pueblos cercanos a las explotaciones petroleras hay un hospital, o una escuela, o un centro social, o una obra de aprovisionamiento o saneamiento de agua, o un campo deportivo, o una planta de luz, aunque fuera a base de los muchos millones de metros cúbicos del gas que desperdician las explotaciones? [...] Confort para el personal extranjero; mediocridad, miseria e insalubridad para los nacionales”” (Herzog, Lázaro Cárdenas su pensamiento económico, social y político, 1988)

Él, como militar durante la revolución tenía la convicción de que las cosas iban a cambiar en su mandato, porque estaba harto de ver a sus connacionales en inferioridad de condiciones a comparación de los extranjeros, ideales por los que se luchó en la Revolución Mexicana.

Cada línea era importante para el crecimiento económico del país, pero una de las que más codiciaba el gobierno era la ruta ístmica, localizada en la franja de Coatzacoalcos a Salina Cruz, siempre en su afán de competir con el Canal de Panamá, lo que cada vez se veía mucho más distante, si bien la ruta era una alternativa, la mayoría de las embarcaciones preferían navegar hasta Panamá para cruzar por el canal, dejando en un segundo plano la red ferroviaria de Tehuantepec, aunque la idea era potenciarla para estar a la vanguardia, por ello era necesario esta red, así como los puertos que conectaban a la misma, los puertos se encontraban listos para trabajar con cualquier navío que quisiera ocupar este camino.

El objetivo de colocar la ruta ístmica entre las más importantes a nivel mundial nuevamente ya que recién inaugurado el ferrocarril se encontraba en las cinco principales las rutas a nivel mundial además de ser de las más cortas, después de 1914 su apogeo vino en declive, ahora con años de atraso, nuevas vías de comunicación emergían, el ferrocarril era importante y lo sigue siendo actualmente, pero ya se estaba planeando una red de carreteras que igual unieran los puertos del sureste, el tren en poco tiempo dejó de ser apto para transporte de pasajeros, solo movilizaba la carga, de hecho al término de sexenio el gobierno invirtió \$219 741 107.25 en todo el país, la democratización de estos medios de transporte como los automóviles, los camiones y autobuses, eran los encargados de la movilidad de los civiles, ayudó a que las vías férreas perdieran la fuerza que tenía en siglos pasados, donde el automóvil era un producto de lujo.

El camino de hierro ocupó un papel importante, posterior a la expropiación petrolera, porque una vez que se concretó en marzo de 1938, el gremio ferroviario cooperó de manera fuerte,

“todos se esforzaron por cumplir con su deber, [...] al mover los trenes de combustible con la mayor rapidez, y no faltó gasolina ni otros derivados en ninguna parte del territorio nacional” (Herzog, Lázaro Cárdenas su pensamiento económico, social y político, 1988)

Los trabajadores ferrocarrileros tuvieron que hacer dicha labor, porque con la expropiación todos los operadores extranjeros fueron despedidos, fueron los mexicanos quienes tuvieron que realizar los trabajos de trasporte del crudo; el país se encontraba tan entusiasmado, que a los empleados de ferrocarriles no les importaba realizar estas arduas maniobras para movilizar el petróleo mexicano, el país se encontraba más unido que nunca.

Posteriormente, cuando el mandato de Lázaro Cárdenas estaba llegando a su fin, los trabajadores de la línea del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, se unieron nuevamente para alzar la voz, la cual se levantó al llegar a acuerdos con los colaboradores de la línea una de las más importantes del país, de mencionado hecho no existen datos concretos, se sabe de dicho movimiento porque el cronista del Puerto de Coatzacoalcos lo comentó, pero hasta ahí no se sabe más.

3.2.-VOX POPULI LAS VOCES INCONFORMES DEL SUR

Entre los documentos consultados durante la elaboración de este trabajo, se encontró mucho trabajo de Historia Oral, lo que me permitió abrir un subcapítulo, donde se plantean estos relatos, que enriquecen la información siendo de personas que trabajaron en la industria petrolera y vieron crecer estos campamentos, hasta convertirse en ciudades, de modo que ellos vieron los últimos años de la industrialización de la zona sur, así como el proceso de urbanización.

Las primeras manifestaciones de inconformidad ocurrieron *“en 1920 (con) una huelga de los trabajadores maquinistas de “El Águila” con un aproximado de 3500 personas” (Conde, Entrevista al Cronista de Coatzacoalcos, 2019), un gran*

numero para la época donde ni siquiera se llegaba a pensar una posible expropiación petrolera y mucho menos mejoras en su espacio laboral, así como prestaciones.

En 1931 llega a los muelles sureños una perforadora, con ella se buscaría posibles pozos petrolíferos en los terrenos más al sur de Coatzacoalcos, después de todo las características geológicas eran similares; pocos años después se encontraron yacimientos preparados para ser explotados, el hecho fue tan único que existen relatos del día en que la perforadora encontró el depósito

“en un amanecer del mes de febrero de 1931, a una profundidad de 665.36 mts, salió una nube negra que cubrió la aurora de la Ranchería. Era el aceite que brotaba del pozo [...] pero...más negro fue el despertar ranchero cuando aquello se convirtió en una lluvia oscura que mancilló lo verde, fértil y tupida vegetación, inundando y malogrando a ciento de matas de café y cacao; [...] árboles frutales, ni matas de plátano [...] el maíz, frijol, camote, chile y en fin, todo aquello que era la vida de la Ranchería y lo de su exportación en la región. Todo se perdió, hasta los marranos y aves de corral [...] Todo esto paso en los días que “nos llegó” el progreso al reventar el Pozo El Plan N° 1” (Alor A. P., La Compañía El Águila se consolida en la región, 1999)

El año mencionado en la cita anterior nos da la pauta de que las compañías petroleras a pesar de comenzar a tener problemas fuertes, respecto a sus propiedades en México, seguían explorando las tierras, lo cual quiere decir que nunca pensaron que la Expropiación Petrolera se pudiera lograr más adelante, por ello se seguía invirtiendo en la búsqueda en lugares donde se creía había yacimientos, ya que compartían características a zonas donde anteriormente poseían pozos, igual otra cuestión es el hecho de que la modernización llegó a estos asentamientos por cuestiones económicas, implantando un capitalismo voraz, las personas que ahí habitaban se dedicaban a la agricultura y a la ganadería, lo cual tuvieron que sustituir por un trabajo industrial, prácticamente de manera obligada, porque la industria comenzó a laborar, con ello se contaminaron las tierras para la agricultura, aunque los campesinos llegaron a manifestar su inconformidad, en seguida eran serenados por las guardias blancas (pistoleros al servicio de las empresas petroleras), al ser reprimidos algunos habitantes migraron para continuar

con su vida en el campo, mientras que otras no tuvieron otra opción más que trabajar en la industria petrolera, con salarios demasiados bajos.

Existió un grupo de resistencia ante la situación, dirigidos por Don Modesto, quien estuvo presente cuando el personal llegó a la ranchería, de tal evento se rescata la siguiente línea, *“bienvenidos señores, nos han traído una nueva modalidad de sobrevivencia; pero recuerden, en esta ranchería seguiremos viviendo en paz...porque nuestro futuro no está en el petróleo, sino en el campo, donde la madre tierra espera los brazos de sus hijos para producir”* (Alor A. P., *La Compañía El Águila se consolida en la región, 1999*), a los pobladores se les hacía difícil dejar su estilo de vida anterior y entrar en una nueva dinámica, además de que con el paso del tiempo se percataron que el trabajo industrial se desarrollaba en condiciones deplorables y con un mayor riesgo que las actividades agropecuarias.

La nueva imagen de la ciudad, ya con más urbanización no estaba peleada con los usos y costumbres de los mismos habitantes, de hecho, la urbanización no borra la cultura de una ciudad solamente la transforma, como se puede ver en el siguiente relato, donde se narra la manera en que los primeros trabajadores de la industria petroquímica se transportaban en lanchas rumbo al trabajo,

“Cuando a esta zona sur del Estado de Veracruz llegaron las compañías petroleras extranjeras, se acamparon en Minatitlán, San Cristóbal, San Carlos, Concepción, Francita, Nanchital, Puerto México, San José del Carmen, Agua Dulce y naturalmente en las Choapas. Por este hecho, en los primeros años del siglo veinte, de los muelles de la Refinería, y terminal de Nanchital, salían remolcadores jalando chalanes de la CMPA, río abajo del Coatzacoalcos, y navegar en costa de Golfo de México entraban a la barra del Tonalá para seguir propiamente en los ríos de Tonalá, Tancochapa y el Río Playa, recogiendo aceite crudo de los campos y entre otros más del Pedregal: regresando llenos a Minatitlán, para su refinación.

Estos remolcadores y chalanes no podían ser ocupados por los “busca chambas”, vinieran de donde vinieran, motivo por el cual esa gente de los muelles de Minatitlán ocupaba las lanchas particulares que salían a los campamentos de Tecuanapa y San Cristóbal, lugares iniciales de producción. Para ir a esos trabajaderos, petrolíferos en busca de trabajo, o a comercializar, era obligatorio pasar y hacer alto en Paso Bodegas [...] este arroyo fue utilizado por diversas compañías extranjeras que más tarde “invadieron” la zona” (Alor, 2007)

En la cita anterior, escrita por el cronista de las Choapas, un municipio cercano a Coatzacoalcos, que se encuentra en los límites del estado al sur, se logra percibir primero que las empresas extranjeras se asentaron en gran parte de la zona sur de Veracruz, no solo en el denominado –cinturón industrial-, sin embargo estas dos ciudades crecieron más que las otras porque en ellas estaba el centro en Puerto México las oficinas del Águila mientras que en Minatitlán estaba la refinería; también se logra observar la conectividad de la zona, el uso del río Coatzacoalcos ayudaba mucho a la transportación más rápida que por tierra, ya sea para la población o para el gremio industrial que en este caso era el petrolero.

Aunque se viajaban grandes distancias, los brazos del río principal el Coatzacoalcos, permitía regresar a la refinería y el mismo día iniciar el proceso de refinación, lo mismo sucedía con los pobladores, en ese entonces Puerto México no estaba conectado por puentes como ahora, por lo que a la población se le facilitaba el hecho de viajar en lanchas o cayucos a sus destinos, justamente aquí se puede percibir los inicios de la industrialización, no solo de Coatzacoalcos, sino de toda su cuenca donde ya los trabajadores de un gremio industrial siguen usando sus antiguos medios de transporte, o incluso las personas de la comunidad comienzan a buscar empleo en la nueva industria extranjera petrolera.

Con el paso del tiempo la vida cotidiana de la ciudad se fue transformando hasta llegar a lo que es hoy en día es, una ciudad de índole industrial, donde ahora viajar en lancha o cayuco es solo para la gente de pocos recursos, personas que se dedican a la pesca o incluso algo exótico que notamos la población cuando llegan los turistas, porque si piensas cruzar el río es mejor en el ferri, por el túnel sumergido o simplemente rodeando la ciudad, la industrialización cambió el estilo de vida de los costeños sureños, aunque todavía prevalecen usos y costumbres de distintas culturas que inmigraron a la zona, lo que nos habla de un sincretismo entre lo moderno y lo antiguo, que se ve reflejado en la actualidad.

Crónicas como la cita anterior hay muchas, donde se narra el cambio de la comunidad que poco a poco comenzaba a modernizarse, gracias al crecimiento de la industria, de manera principal la petrolera, la industria petrolera fue la que fundó las primeras escuelas en la zona sin embargo a ella solo podían acceder los hijos de los trabajadores, los cuales eran demasiados, como lo narran testimonios de la época, *“yo estudié en la primaria de los petroleros [artículo 123] donde iban puros hijos de trabajadores de petróleos, yo estudié ahí porque mi papá trabajaba para la industria”* (Carrillo, 2020), de esta forma se comenzó a crear una división social, entre la comunidad porteña, colocando a los petroleros en un mejor estatus que al resto de los sectores.

El crecimiento económico de la zona trajo grandes cantidades de migrantes, a continuación, el testimonio de Nicolás Cazarín Palacios donde expresa la inconformidad respecto a los tratos que recibían con la empresa,

“hicieron una casa de palma para que la cocinera nos diera de comer, ahí dormíamos todos en camitas de varita, que le decían. [...] La compañía nos trataba bien, pero no nos pagaba lo que queríamos”

si bien, como menciona Cazarín la empresa les daba alimento y les ofrecía hospedaje, los lugares donde recibían ambos se encontraban en condiciones deplorables, así como los pésimos salarios que se les otorgaba, es donde se comienzan a notar las inconformidades de los obreros, que más adelante serían el sustento para la expropiación del petróleo.

En una serie de entrevistas realizadas por el licenciado Javier Pulido Biosca a ex trabajadores petroleros, expresan la vida cotidiana de los lugares cercanos a Coatzacoalcos, pertenecientes al cinturón industrial, el diálogo que llevó a cabo con el C. Guillermo Abel Lam Villegas, cuyo padre fue un migrante chino, narra un poco de la vida cotidiana de Nanchital, otro municipio cercano a Coatzacoalcos, menciona también la relación de estas dos ciudades

“Mi padre, cuyo nombre original fue Len Kam Ting, llegó a Nanchital en 1935, él era comerciante del giro de abarrotes [...] me acuerdo que toda la mercancía llegaba a Coatzacoalcos, nos íbamos al muelle [...] agarrábamos la lancha, que era el obrero, la concepción, que era nuestro medio de transporte que usábamos. Teníamos nexos con la comunidad China de Coatzacoalcos, con don Héctor Sen Flores, con el señor de la Nueva China”

La entrevista realizada al C. Manuel Pulido hace la comparación de las colonias los altos empleados de las industrias petroleras con las colonias de los obreros, curiosamente las colonias donde viven los trabajadores con mayor poder adquisitivo llevan el nombre de -Col. Petrolera- al menos en las ciudades de Nanchital, Minatitlán, Coatzacoalcos tres de las cuatro localidades que integran el cinturón industrial, el nombre de la colonia es debido a que esta industria era bien remunerada y tener un buen puesto en ella te daba una buena solvencia económica, en la actualidad en esta colonia en cualquiera de las urbes mencionadas, se encuentra catalogada como zona residencial.

“Aquí había unos talleres grandísimos que dejaron las compañías, todo era de lámina; ya posteriormente se construyeron las bodegas actuales [...] Recuerdo lo que era nuestro pueblo y lo que eran las casas de la colonia de ingleses, que después pasaron a ser de los empleados de confianza de Petróleos Mexicanos, había una diferencia tan gran, se observa en la colonia petrolera de Minatitlán [...] puras casas tipo californiano, de puro amachimbre canadiense, algo fuera de serie. En nuestro pueblo las casas eran de barro, quizá cemento repellado y techo de palma, piso de tierra. El que tenía una estufa de gas en aquella época, el que tenía un radio, para nosotros eso eran lujos”

El C. don Severo Cruz Estudillo que expresa el crecimiento de la región, al crearse diferentes colonias, para albergar a las familias locales que cada vez eran, así como a las familias que migraban a la ciudad, Nanchital no tenía mucho, era un desordenado campamento petrolero,

“era un rancho propiedad de Agustín Brunett [...] al poco tiempo se hizo la colonia obrera [...] Vieron que aquí todo es pantano y contrataron una draga para rellenar, también estuvimos trabajando en la draga porque había que rellenar el pantano”

Los pobladores que construyeron estas ciudades, recuerdan el antes y el después de las asentamientos en la cuenca del Coatzacoalcos, así como las características de cada uno y su función económica local de manera individual, además de que estas urbes se encontraban conectadas de manera natural por el río y de manera económica con las distintas ciudades, en estos relatos podemos visualizar el crecimiento de las focos urbanos, la manera en que ocurrió, desde sus inicios hasta la actualidad, de la misma forma puede apreciarse la inequidad económica del lugar.

Previo a la expropiación, en 1934 el cronista del municipio de las Choapas Augusto Palma Alor, relata que, en su lugar natal, de todos los extranjeros que habitaban el campamento petrolero, en su mayoría eran ingleses,

“El ferrocarril continuaba corriendo hasta el área del Pozo El Plan N° 1, donde estaban las oficinas, talleres y una compresora. Más tarde en 1934 los ingleses construyeron sus residencias, un hotel para solteros y un salón bar para uso exclusivo, así como la hicieran en otros Campos [...] por esas fechas la producción aceitifera de la compañía, alcanzó la cifra de 468, 561 barriles diarios. [...] Tras la colonia obrera 1937 la gente extraña invadió tierras de la Compañía. Esto motivo otro intento de desalojo”

La población cada vez prosperaba más, por lo que se vio en la necesidad de instalar sus casas en cercanías de la planta era tanta, que las familias llegaron a invadir terrenos privados pertenecientes a la compañía, además que se menciona que existía un ramal que conectaba a este campamento, lo cual quiere decir que era un asentamiento importante, recordando que solo los focos urbanos o de alto impacto económico se conectaban por medio de esta vía, si bien en el Sur de Veracruz la industria petrolera se concentró en la actual zona del cinturón industrial, también hubo otros campamentos que destacaron, solamente que los pozos dejaron de ser productivos con el paso de los años y los campamentos fueron abandonados, aunque el personal, que en su mayoría pertenecía al gremio petrolero, como fue el caso de las Choapas y de otras comunidades del sur relativamente cercanas al antiguo Puerto México, migraron a las urbes donde quedo activa la industria petrolera, actualmente prestan su mano de obra para los

Complejos Petroquímicos localizados en la ciudad de Coatzacoalcos; Pajaritos, Morelos y/o Cangrejera, estos complejos se encuentra en la cuenca del río.

Por otro lado, la prensa tanto local como nacional comenzaba a dar golpes desde sus líneas a las empresas petroleras, a continuación se presentaran fragmentos de periódicos, donde se describen algunas de las injusticias que se cometían en dichas industrias, las fracciones de periódicos se encuentran localizados en la Ciudad de México, resguardados en el Archivo de Petróleos Mexicanos, caja 1752 expediente 48014.

Capataces americanos que tratan á palos á los mexicanos.

Minatitlán, Febrero 4 de 1913.

Señor Director:

De algunos años á esta parte se ha venido tiranizando y explotando al obrero en la Refinería de Petróleo del señor S. Pearson & Gon, representada por la Compañía "El Aguila, S. A." descaradamente por contratistas monopolizadores del trabajo humano, no conformes con estos desmanes les imponen capataces para que los martiricen á ciencia y paciencia de nuestras autoridades.

Como sucede en la Bodega de Envases, los Jefes inquisitoriales Mrs. Charles y Tergunson, son los verdugos que tratan á nuestros compatriotas á palos como si fueran animales salvajes y sin ninguna razón, nada más que porque se le dá la gana á cualquiera de los capataces.

¿Quién podrá negar que en la Bodega de Envases se le mandó dar cincuenta palos á Rosalino Pérez, porque está aburrido del maltrato que recibía á diario de sus jefes y mandó muy lejos á Mr. Charles y eso bastó para que hubiera recibido esa paliza de lesa huma-

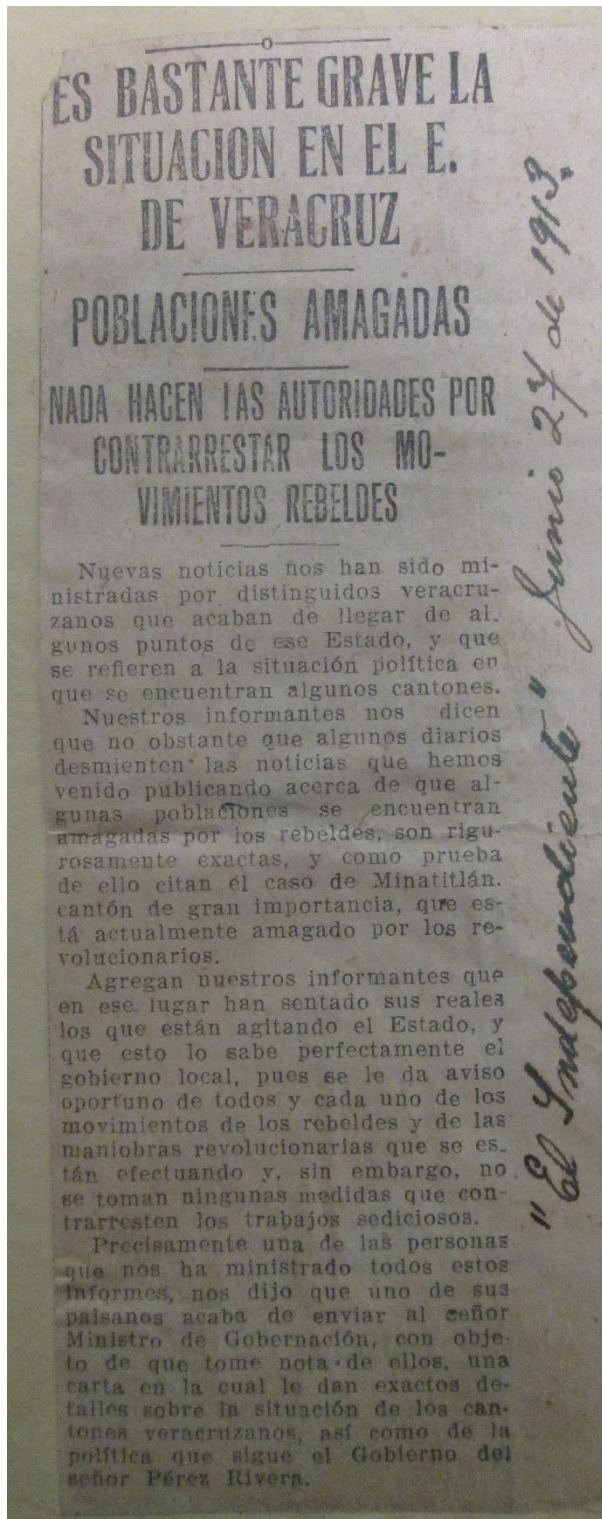
nidad, y que Juan Silveria (á) "Barranco," contratista antiguo y americanizado de última hora, se ha hecho rico á costa del sudor del proletario que gime bajo sus plantas asquerosas, y Ramón Gallinares, mecánico, (á) "Ojo de Hacha," otro semi-inquisidor y adulator de los yanquis. Tiempo le hace falta para á ver á qué infeliz le puede descontar media hora de trabajo para así captarse las simpatías de los altos jefes.

Otro tanto sucede en el Laboratorio de la misma Refinería; de mes acá llegó un individuo que responde al nombre de Paco Gallego, pues señor Director, este individuo es inaguantable, pues me consta de viso propio que cuando éste se encuentra en estado alcohólico trata á trompada y puñete limpio á los jóvenes que tiene bajo su mando, y cuando hay alguno que le cae mal lo despide del trabajo por el solo hecho de no serle grato.

Thos Hurley, Jefe de Fontaneros y contratista recalcitrante, hace lo que mejor quiere con las gentes que tiene á su mando, pues á unos les paga, á otros no y á otros les descuenta dos ó tres días; todos los operarios se quejan del mal trato que reciben de Hurley, pues ni los jefes de la Refinería, ni las autoridades les ofrecen ningunas garantías por el solo hecho de ser alto empleado de la Compañía.

Juan Silva por haber desenmascarado á Polaqui y á los caciques de esta ciudad, fué despedido dolosamente del Departamento de Marina por no haberle facilitado veinte pesos de su raya á Polaqui que tenía urgencia de ir á jugar porque un día antes había estado invitado y no tenía dinero, como se negó Juan á darle dicha suma se ofuscó y lo despidió del trabajo.

J. M. Bentacour.



Las situación en Veracruz, cada vez eran más complicadas, siendo el estado que más industrias petroleras tenía, siempre se encontraba en el ojo del huracán cuando se hablaba de esta industria, a pesar de que existían fuertes grupos de resistencia, las injusticias seguían perpetrándose en la región, la ciudad que más sufrió por los actos de los rebeldes fue Minatitlán, por el hecho de que en ella se encontraba la refinería, la convertía en el mejor lugar para atacar, puesto que causaría más daño de manera mediática en comparación si atacaran los campamentos, donde solo se extraía petróleo, pero no se procesaba.

3.3.-EXPROPIACIÓN PETROLERA

Antes de iniciar este apartado me doy a la tarea de aclarar el termino de -expropiación petrolera- realizada en 1938 en realidad no fue una nacionalización total, solo fue a un porcentaje de las compañías petroleras totales, el 18 de marzo Cárdenas anunciaba la expropiación de las asociaciones, pero en realidad solo fue la incautación del grupo más fuerte de estas firmas que acaparaban el mercado en más de un 90%, solo las sociedades que más injustas actuaban con sus trabajadores, porque en realidad el gobierno intervino cuando las compañías no pudieron llegar a un acuerdo con los obreros, lo que desembocó en la expropiación de estas corporaciones, las naciones que más habían invertido en petróleo en nuestro país eran de capital estadounidense, inglés y holandés.

Nunca fue una nacionalización al cien por ciento de todas las bienes extranjeros petroleros, de hecho todavía quedaron pequeñas fábricas con capitales connacionales a las antes mencionadas, las que siguieron aprovechando de los beneficios que se les otorgaba desde los Tratados de Bucareli; aunque en el próximas líneas se menciona una nacionalización total, en realidad se hace referencia al sector antes mencionado, de ningún modo se habla de que todas las empresas que existían en México pasaran a ser de la nación, porque también hay que recordar que de la misma forma existían corporaciones de capital connacional operando, prácticamente fue una nacionalización del petróleo total, por tanto se le otorga el título de expropiación petrolera, más no fue de esta manera.

No obstante la aclaración anterior no demerita el enorme esfuerzo del gobierno mexicano, al realizar el proceso histórico, que concluiría prácticamente el 18 de marzo con su anuncio en la radio; en Veracruz, la expropiación petrolera fue efectiva, "El Águila" y la "Huasteca Company" que eran las empresas petroquímicas establecidas en el estado jarocho, fueron nacionalizadas en 1938 por ende en Veracruz ya no existía capital extranjero que extrajera el petróleo todo era mexicano, PEMEX era la paraestatal encargada de seguir las operaciones de dichas labores;

aclarado lo anterior, seguiremos con la explicación de la expropiación petrolera mexicana.

Pascual Ortiz Rubio había decretado una ley en agosto de 1931, donde se autorizaba tener más de un sindicato en una sola empresa; que a la postre trajo la fundación de distintos sindicatos a nivel nacional en el sector petróleo, mientras en el cinturón industrial se crearon las siguientes agrupaciones:

- Sindicato de Obreros y Empleados de la Compañía Mexicana de Petróleo el Águila fundado el 27 de marzo de 1932 en Minatitlán con 48 afiliados.
- Unión de Obreros, Artesanos y Empleados de Minatitlán Fundado el 10 de enero de 1919 y registrado el 21 de abril de 1932 en Minatitlán con 981 afiliados
- Sindicato de Obreros y Empleados de la Compañía Mexicana de Petróleo el Águila fundado el 28 de febrero 1932 en Puerto México con 88 afiliados.
- Sindicato de Estibadores y Jornaleros fundado el 14 de mayo de 1932, en Minatitlán con 156 afiliados, de este se creó la Sección 21 del Sindicato petrolero.
- Sindicato de Obreros y Empleados de El Águila, Campo de Nanchital, fundado el 3 de abril de 1932 con 180 afiliados. De este se formó la sección 11 del Sindicato petrolero.
- Alianza Mexicana de Trabajadores de El Águila, en Minatitlán fundado el 20 de mayo de 1920 y registrado el 5 de agosto de 1932, con 576 afiliados.
- Sindicato de Trabajadores de El Águila, fundado en Minatitlán, el 12 de junio de 1932, con 60 afiliados, posteriormente se convertiría en la Sección 12 del Sindicato Petrolero.
- Unión de Trabajadores de la Refinería de El Águila, fundado en Minatitlán con 126 afiliados el septiembre de 1932.
- Federación de Sindicatos de Trabajadores de la Industria Petrolera y sus Derivados, creado en Puerto México el 26 de diciembre de 1933.

- Sindicato de Trabajadores del Petróleo en Minatitlán formado con 1294 afiliados el 26 de abril de 1934, tiempo después sería la Sección 10 del Sindicato Petrolero.
- Sindicato de Trabajadores de la Compañía Naviera San Cristóbal, creado en Minatitlán con 60 afiliados el 4 de julio de 1934.

Con un gran número de asociaciones gremiales en el sur, los trabajadores se encontraban cada vez más organizados contra los patrones, algunos de los sindicatos anteriores sirvieron como base para crear las secciones del Sindicato de Trabajadores Petroleros de la República Mexicana (STPRM), el cual se conformó el 13 de mayo de 1935 con el lema “Unificación, Reivindicación y Progreso”, el presidente Lázaro Cárdenas estuvo siempre en contacto con los sindicatos sureños de Nanchital y Minatitlán, previamente a la fundación del sindicato nacional de trabajadores petroleros, quienes presionaron con fuerza para la gran huelga (la forma en que los petroleros le llamaban al movimiento previo, que desataría la expropiación petrolera), el presidente buscaba la unión de distintas asociaciones, para que fuera más fácil llegar a convenios con los trabajadores, aunque no fue tan fácil el anexamiento de los sindicatos sureños de Veracruz a la Junta oficial, además de conocer la situación en el sureste puesto que él tuvo su centro de mando en Puerto México, conocía el cinturón industrial y las circunstancias en que este se encontraba.

Los Sindicatos buscaban, la igualdad porque los *“ingleses, austriacos y estadounidenses, ocupaban los cargos en dirección o supervisión en la refinería, campesinos e indígenas [...] del istmo, chinos y japoneses se empleaban en departamentos que manejaban cajas y latas”* (Sánchez M. A., 2011), lo anterior era porque no se encontraban capacitados, pero esto se debía a que la empresa no buscaba capacitarlos, prefería poner personal extranjero en esos puestos, que instruir a los trabajadores propios de la región el desarrollo de dichas actividades industriales.

Los ideales del presidente Lázaro no le permitían siquiera pensar que después de años combatiendo en la revolución, los extranjeros siguieran saqueando el país, *“Los recursos naturales del país deben servir para su propia prosperidad. Entregarlos a intereses extranjeros es traicionar a la patria”* (Herzog, *Lázaro Cárdenas su pensamiento económico, social y político, 1988*), por ello al contrario de los que todos piensan, la expropiación petrolera comenzó desde años previos a que el mismo Cárdenas diera el anuncio oficial por la radio; para ser exactos dicho movimiento de nacionalización inició desde 1934, cuando el gobierno del General comenzó a presionar a las empresas petroleras extranjeras y nacionales para que les cedieran los derechos, mismo año en que él asumió el puesto como presidente del país; los pozos petroleros que se les habían concesionado con anterioridad, así como la maquinaria que se utilizaba tanto en la extracción como en la refinación del crudo.

Con pequeños pero firmes actos poco a poco las empresas petroleras comenzaron a ceder, al gobierno federal los derechos de los pozos, primeramente dieron los yacimientos menos fructíferos, los que estaban localizados en los territorios que se encuentran entre los puertos de Coatzacoalcos y Veracruz, se puede percibir que esos pozos no eran muy provechosos, por el hecho que no se estableció ninguna sede petrolera importante, aparte que en la actualidad estos municipios no sobresalen por la industria petrolera, al contrario de las ciudades petroquímicas en la actualidad, cuya historia se remonta a la época el Porfirismo cuando comenzó la fiebre de petróleo en México, los yacimientos más fructíferos estaban localizados en dos zonas, al norte el territorio que se encuentra entre Poza Riza y Tampico, mientras que al sur era el espacio encontrado entre Coatzacoalcos y Dos Bocas.

En julio de 1935 se llevó a cabo el Primer Congreso de Trabajadores de la Industria del Petróleo, en donde participaron todas las agrupaciones nacionales, este encuentro da como resultado los estatutos por los cuales se rige el STPRM; posterior a la conformación de las normas, se creó el Comité Ejecutivo General, para la el manejo de la asociación, Eduardo Soto Innes fue electo Secretario

General, quien inmediatamente acudió a los municipios sureños de la entidad jarocho, donde existían agrupaciones sindicales que se negaban a unirse al STPRM, por ello fue de visita diplomática para que se unieran, pasó por las ciudades de Puerto México, Minatitlán, Nanchital, las Chopas las cuales al final de la visita se unieron al sindicato, la incorporación de esta zona era vital para la conformación del sindicato, porque en esas regiones existía gran cantidad de petroleros que no haberse incorporado entraba la posibilidad de que crearan otra agrupación, que sin duda hubiera obstaculizado al STPRM.

En 1937 *“se creó la Administración General del Petróleo Nacional que facilitará el incremento de la producción de las reservas nacionales [...] permitirá fincar sobre mejores bases la economía del país”* (Siglo veintiuno, 1978), el organismo se creó para un mejor aprovechamiento de este hidrocarburo, Cárdenas se había percatado que el año anterior el sector petrolero mexicano, había generado valiosos dividendos para los extranjeros, por ello buscaba la nacionalización de esta industria, ya que de consolidarse el beneficio sería total para México sin intermediarios.

A pesar de que uno de los objetivos de Cárdenas era la nacionalización del petróleo, la situación nacional del gremio petrolero fue la idónea para presionar de una mejor manera a las compañías petroleras; puesto que en 1936 se fundó el Sindicato de Trabajadores Petroleros de la República Mexicana, quienes dialogaron con los distintos patrones para mejorar las prestaciones que se les otorgaban, al ser rechazados, el sindicato llegó a un acuerdo general para irse a huelga, en primera instancia no afectó el paro de las actividades, puesto que existía suficiente producto en los almacenes para seguir con su distribución de forma normal.

10 días más tarde comenzó la escasez del hidrocarburo en distintas partes de la nación, así como en la exportación del crudo, por lo que el presidente tomó cartas en el asunto, e invitó a los trabajadores a reanudar actividades, con la condición de seguir combatiendo por los derechos que por ley se les debería conceder, los líderes aceptaron el trato y permitieron la intervención del gobierno federal en la problemática, para que este los apoyaran en la búsqueda de las

demandas que exigían y por las cuales se había iniciado el paro de labores; mientras en el sur el movimiento de huelga seguía en pie con el apoyo del líder sindical Juan Gray Martínez quien dirigía la resistencia de la zona ístmica en Veracruz, respetado por todos en la región por defender los derechos de los petroleros.

Existen distintos testimonios, recuperados de trabajadores del sur de Veracruz, previo a la expropiación petrolera, donde expresan su descontento con las medidas que las empresas estaban llevando a cabo, a continuación, se presentaran las distintas vivencias de los ex petroleros donde narran las situaciones del sur, en la década de los treinta; es decir estos obreros fueron testigos del antes, del desarrollo y el desenlace de la expropiación petrolera

Fernando Escudero:

“Tengo 70 años de vivir en este mismo lugar, cuando El Águila, mi casa era de palma y las casas de los directivos del Águila estaba dentro, en la terminal, que le decíamos, hotel, comedor y todo tenían ellos”

Severo Cruz Estudillo:

“ganábamos \$2.5 y al ganar la Gran Huelga ganamos \$3.00 y nos pagaron los salarios caídos [...] nosotros trabajamos a base de fuerza, pura maniobra para hacer las cosas, pala, machete, hacha para planificar el terreno [...] ya después vino la maquinaria”

Nemorio Palomino Morales quien explica que los salarios eran ligeramente más elevados en el área rural:

“los hermanos Brunett, que pagaban \$2.00 por día, trabajando en áreas pantanosas, y El Águila que pagaba \$2.5 en las actividades petroleras, éramos lo que se le decía “camellos”, peones, de todo lo que hacíamos, soldadores, albañiles, fontaneros, carpinteros. Me dieron la planta el 4 de enero de 1946, pero antes ya había trabajado muchos años como transitorio. Con el Águila empecé en 1934”

Cabe mencionar que en las cuadrillas no se podía desarrollar el diálogo entre compañeros, solo se dedicaban a trabajar, si alguno cruzaba palabra con otro integrante, el capataz lo mandaba a las oficinas para que lo liquidaran de manera inmediata, además que las condiciones en las que trabajaban en el sur eran insalubres y agotadoras, puesto que la humedad los degastaba, además de que los insectos de la zona los molestaban en sus labores, incluso contraían enfermedades que estos portaban, también con los salarios era cada vez más difícil obtener la canasta básica, puesto que los productos básicos elevaban sus precios de manera grotesca.

Augusto Palma Alor, recupera entre las memorias de Don Modesto ciudadano de las Choapas, donde menciona el hecho que, al llegar las empresas petroleras, las muertes de los ciudadanos comenzaron a incrementarse por distintas razones, además de mencionar la diferencia entre el fallecimiento de ricos y pobres

“cuando aún no empezaban en firme los trabajos de la Compañía de Petróleo El Águila, S. A. Esa modalidad inquietó a Don Modesto por considerarla antihigiénica [...] si el fallecido fue un rico y se fue ostentando un título o distinguido nombre; aunque no sea conocido nuestro, lo acompañamos y, hasta lo cargamos [...] cuando muere uno que no fue “alguien” en el pueblo su acompañamiento es casi nulo, o va a la fosa común [...] Pasaron las semanas, los meses y los años (pocos por cierto) y a los muertos lo seguían llevando a la barranca, pero eran aquellos que [...] asesinaban por equivocación o mandato” (Alor A. P., Los muertos a la barranca, 1999)

La barranca, el lugar que menciona el narrador era prácticamente la fosa común, que cada vez se encontraba más llena debido a las muertes de los pobladores, que fallecían por distintas razones, unos por muertes laborales, otros por culpa de las guardias blancas, así como otros que fueron confundidos y “asesinados por error”, lo que nos hace percatarnos de que la ciudad se volvió mucho más violenta al llegar esta empresa petrolera; don Modesto recuerda bien estos sucesos, porque él fue quien dio los terrenos donde antes cosechaba para la creación del panteón, ya que la barranca se encontraba cada vez más llena, lo cual también era antihigiénico para los habitantes de la comunidad.

Por tantos abusos como los que se mencionan en los relatos anteriores por parte de las firmas petroleras, la gran huelga estalló el 28 de mayo de 1937, una vez que el combustible se comenzó a escasear, el gobierno tuvo que intervenir y acordar con los empleados para que regresaran a sus actividades y que ellos resolverían las demandas, aunque regresaron a laborar, el sindicato de la región sur uno de los más fuertes del país *“No permitieron entrar a trabajar a los técnicos extranjeros y al personal de confianza, cuya labor fue realizada por el personal mexicano [...] Los trabajadores minatitlecos tenían la responsabilidad de mantener en operación la refinería”* (Sánchez M. A., 2011), los empleadores del sur sabían que no era necesario el conocimiento laboral de los extranjeros, puesto que ellos también sabían la manera de operar una industria de gran magnitud como lo es la petrolera, y eso querían demostrar a la sociedad tanto nacional como extranjera, que el mexicano podía extraer como procesar el petróleo sin la necesidad de mano de obra extranjera.

La comisión de negociaciones que estableció la federación para los nuevos convenios que se buscaban, y que posteriormente dieron pie a la expropiación petrolera, fue nombrada por el mismo Lázaro Cárdenas del Río, un grupo de alta calidad académica quienes se encontraban a la altura para la tarea que fue les asignada

“Planteando el conflicto de orden económico [...] la Junta, nombró peritos al señor Efraín Buenrostro, subsecretario de Hacienda; al ingeniero Mariano Moctezuma, subsecretario de la Economía Nacional y a Jesús Silva Herzog, asesor del secretario de Hacienda.” (Herzog, Lázaro Cárdenas su pensamiento económico, social y político, 1988)

Quienes, en compañía de ingenieros, economistas, contadores, sociólogos y demás expertos en la materia, crearon un gran equipo de trabajo, que tiempo después haría historia; comenzaron a laborar en la encomienda otorgada por la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, quien les había dado como fecha límite para entregar el dictamen, el 3 de agosto de 1937, junto con un informe de la situación actual de las

empresas petroleras que se encontraban en el conflicto con los obreros y la nación mexicana.

El dictamen que fue entregado en tiempo y forma, contenía cuarenta conclusiones a favor de los trabajadores, tal vez la más sonada o la que en su momento más impactó fue la última de ellas, donde los peritos mencionaban *“afirmamos que las compañías, sin prejuicios para sus condiciones financieras, podían aumentar salarios y prestaciones sociales en 26 millones de pesos anuales con base en lo erogado en 1936”* (Herzog, Lázaro Cárdenas su pensamiento económico, social y político, 1988) además, en dicho documento, también se les obligaba a acatar *“40 horas, a firmar un contrato, a conceder 10% del fondo de ahorros y los intereses correspondientes y a pagar las compensaciones por ceses y los sueldos caídos durante la huelga de mayo de 1937.”* (Biosca J. P., 1998) lo anterior se expuso por la Junta, por medio de dos copias, una para los obreros y otra para los patrones, el sindicato (los obreros) solo hicieron pequeñas observaciones sin gran impacto, mientras que las empresas meses después respondieron de manera feroz a los peritos que participaron en el dictamen, además de comenzar a atacarlos por medio de la prensa y distintos medios de comunicación.

Las empresas respondieron que no tenían la capacidad para invertir veintiséis millones en prestaciones para los obreros, así que acudieron a la Suprema Corte de Justicia de la Nación; que provocó una gran tensión los meses siguientes en toda la nación, por la complicada situación entre las compañías petroleras y el gobierno mexicano, las firmas petroquímicas retiraron sus fondos de los bancos nacionales, además de que todos sus bienes inmuebles fueron trasladados fuera de territorio mexicano, ningún buque se encontraba en aguas nacionales, las empresas seguían reiterando que contaban con bonanza económica para satisfacer las necesidades de los obreros, lo cual obviamente no era cierto según los números entregados después de la evaluación.

Jesús Silva Herzog como miembro de la comisión de peritaje, fue mandado de urgencia a EE.UU. precisamente a la embajada nacional en el país vecino, para

informar al representante mexicano en Norteamérica, la situación con las empresas petroleras, aquí a continuación el testimonio de Herzog en su visita a la embajada mexicana:

“A fines de febrero de 1938 me pidió el gobierno que fuera a Washington a informar al embajador Castillo Nájera acerca de la situación. El día 27 o 28 tuvimos una larga conversación en nuestra Embajada. En un momento dado me preguntó: ¿Qué usted que va a pasar? Una intervención temporal. Eso yo lo arreglo. respondió con viveza interrumpiéndome. Agregué: ... o la expropiación. ¡Ah!, soltó una palabrota de esas que no pueden decirse en sociedad y dijo: “si hay expropiación hay cañonazos”. Así veía las cosas el hábil y experimentado representante de México ante el gobierno de Washington” (Herzog, Lázaro Cárdenas su pensamiento económico, social y político, 1988)

las empresas seguían negándose a respetar lo acordado previamente, por el máximo órgano de Justicia de la Nación.

Cada cierto tiempo el gobierno federal recuperaba un nuevo territorio que anteriormente era propiedad de los extranjeros, este mismo patrón se repitió hasta que finalmente el 18 de marzo de 1938, se consolida de manera oficial, la expropiación petrolera, es decir todas las empresas petroleras tanto nacionales como extranjeras pasaron a ser propiedad de la nación, así como la maquinaria la que se pagó posteriormente; aunque existían escépticos como Thomas Armstrong que afirmó *“Cárdenas no se atrevía a hacer la expropiación, pues México, desde su punto de vista, no estaba en capacidad de administrar un complejo industrial de la magnitud del petróleo” (Biosca J. P., 1998).*

Ante tanta presión nacional, uno de los altos funcionarios de Standard Oil Company declaró los primeros días de marzo que las empresas petroleras ya no tenían nada que hacer en México, la opción más viable era ceder al gobierno nacional todo; el 18 de marzo cerca de las siete de la noche el presidente estaba preparado para dar aviso a la nación de que el petróleo que se encontraba en subsuelo nacional era completamente de los mexicanos, poco antes llegaron los altos mandatarios para hablar con el presidente donde aceptaban los términos de la Junta, así como el pago de los sueldos caídos de tres semanas lo que había durado la huelga, pero el presidente les respondió *“han llegado demasiado tarde,*

porque el gobierno de la Republica ya ha tomado sobre este asunto una *determinación irrevocable*" (Herzog, Lázaro Cárdenas su pensamiento económico, social y político, 1988) posteriormente el gobierno encabezado por el General Lázaro Cárdenas del Río dio el aviso de la expropiación petrolera, se había consumado un 18 de marzo de 1938.

El General Lázaro Cárdenas, en su exposición sobre la expropiación petrolera, menciona cada empresa que pasaba a ser propiedad de la nación,

"se declaran expropiados [...] y a favor de la Nación la maquinaria, instalaciones, edificios, oleoductos, refinerías, tanques de almacenamiento, vías de comunicación, carros-tanques, estaciones de distribución, embarcaciones y todo los demás bienes muebles e inmuebles de propiedad de la Mexicana de Petróleo El Águila, S.A.; Compañía Naviera de San Cristobal S.A.; Huasteca Petroleum Compañy, Sinclair Pierce Oil Company; Mexican Sinclair Petroleum Corporation; Stanford y Compañía Sucesores, S en C.; Penn Mex Fuel Company; Richmond Petroleum Company de México; California Standard Oil Company of Mexico; Compañía Petrolera El Agwi, S.A.; Compañía de Gas y Combustible Imperio; Consolited Oil Company of Mexico; Compañía Mexicana de Vapores San Antonio, S.A; Sabalo Transportation Company; Clarita S.A. y Cacalilao, S.A." (Biosca J. P., 1998)

Aunque se oficializo la nacionalización del petróleo en 1938, las naciones dueñas en su mayoría de la industria petrolera en México, seguían presionando la indemnización al gobierno del General Cárdenas, desde Europa venían las exigencias de pago

"Inglaterra [...] insolente nos reclamó un adeudo de 362 000 pesos. La Secretaria de Relaciones contestó con dignidad llamó al ministro inglés, le entregó un cheque por la suma reclamada y sus pasaportes para que se marchar de México. [...] Estados Unidos tuvieron mejor actitud al reconocer el derecho de México a expropiar, mas insistiendo en que debíamos indemnizar a las empresas con un pago pronto y justo" (Herzog, Lázaro Cárdenas su pensamiento económico, social y político, 1988)

Posterior a la reunión el primer ministro inglés dio una declaración para el gobierno mexicano referente al hecho nacionalistas, *"difícil no llegar a la conclusión de que el verdadero motivo de la expropiación fue el deseo político de adquirir*

permanentemente para México las ventajas de la propiedad y control de los campos petrolíferos” (Siglo veintiuno, 1978), aunque por otro lado, se cree que en el caso de la “Compañía Mexicana de Petróleo El Águila” fue diferente, puesto que cuando Álvaro Obregón se encontró en el poder, esta empresa se reformó y se apegó a las leyes establecidas para la época, es decir la firma se constituyó de una sociedad anónima mexicana, según las leyes nacionales, lo que la convirtió en una compañía mexicana, aunque tuviera capital extra nacional invertido, otro aspecto era el hecho que se carecían de un “sello de nacionalidad extranjera por su carácter innominado, pues ni nombre ni la nacionalidad de los titulares consta de ellos, y circulan entre personas de diversas nacionalidades, tan constante como cualquier divisa” (Gobierno de México, 1988, págs. 99-124) por las razones anteriores el caso de esta compañía fue diferente y más complicado, lo que ponía en jaque al gobierno ya que esta sociedad era la que mayor injerencia tenía en el ámbito petrolero.

En realidad hasta 1940 se puede decir que los países anteriormente dueños de capital petrolero dejaron de pedir los pagos por la expropiación, aunque la deuda con EE.UU. tardó más en ser liquidada fue sencillo puesto que cada vez eran menos exigentes en sus demandas, esto debido a que en dicha época la segunda guerra mundial ya había iniciado y todos se encontraban más preocupados en este conflicto que el problema petrolero pasó a segundo plano, casi en la totalidad.

Por otro lado las empresas de capital ingles se portaron más agresivas, si bien era sabido de manera extraoficial que la compañía “El Águila” tenía mayor capital extranjero del que se mencionaba en los documentos, aunque de manera oficial el porcentaje mayor del capital era nacional ya que por medio de prestanombres de manera legal la sociedad era mexicana, de esta forma seria más difícil su expropiación, durante el proceso de expropiación los ingleses inversionistas se escudaron en lo anteriormente mencionado, decían que la firma era mexicana por el manejo de las acciones por lo tanto no ingresaban en la lista de expropiación, el gobierno inglés se movilizó para que sus compatriotas no perdieran lo invertido en la nación, se mencionaba *“Todo extranjero que en cualquier tiempo o por cualquier título adquiriera interés o participación social en la sociedad, se*

considera mexicano [...] en caso de faltar a su convenio perdería el beneficio de la nación mexicana” (Siglo veintiuno, 1978) la empresa está respaldada, sin embargo era una de las petroleras más fuertes del país por lo que se buscaría su expropiación.

México siguió con el plan de conseguir la expropiación de la empresa “El Águila”, así como las demás empresas de nacionalidad mexicana, dejando en claro que no aceptaría la intervención de ningún gobierno foráneo y mucho menos la aplicación de los reglamentos internacionales, el hecho de que los mexicanos no quisieran que intervinieran estos estatutos mundiales, era porque en su mayoría beneficiaban a las naciones imperialistas, perjudicando a la economía nacional de países con menor poder, como había ocurrido previamente en el primer intento de nacionalización ferroviaria.

Las firmas buscaron juicios internacionales para respaldar su tesis de que eran una empresa mexicana y la expropiación no pudiera realizarse, dentro de los más destacados fue el caso de Cerruti en Colombia donde se menciona *“una sociedad mercantil no puede ser considerada como extranjera por la única razón de que un grupo de los socios sea un extranjero” (Realston, ibid., p153)*, de la misma forma expusieron otro ejemplo previo que igual involucraba a la nación mexicana, el juicio de la empresa ferrocarrilera “Dickson Car Wheel Company” que salió a favor del gobierno, dueño del capital, argumentos similares eran mostrados al gobierno mexicano con el afán de que este se retractara ante la expropiación de la empresa mexicana de petróleo.

Después de analizarse las diferentes cuestiones, se llegó al acuerdo de que ningún gobierno extranjero debería interponerse en la expropiación, puesto que la empresa ya se había alineado a las leyes establecidas por el país anfitrión, además que ningún tribunal ponía interferir por el hecho de que

“porque los títulos innominados no llevan impreso el sello de ninguna nacionalidad debidamente identificada [...] en Derecho Internacional [...] puede intervenir diplomáticamente si no es en favor de su reclamación que, desde su origen, hasta su final

arreglo, haya llevado aparejada constante la nacionalidad del Estado que la prohija” (Gobierno de México, 1988, págs. 99-124)

al no tener intervención de índole internacional y acatándose solo al fallo del tribunal mexicano era casi imposible el triunfo para la empresa, atados de manos, ni siquiera los accionistas extranjeros pudieron contrademandar, ya que para ello necesitaban ser mexicanos, si algún foráneo levantaba alguna exigencia se tomaba como influencia extranjera y era anulada, además de perder los títulos nacionales otorgados por participar en la empresa mexicana, incluso los títulos no podían llevarse a casos internacionales, era en contra de la ley, porque podría meter a gobiernos nacionales en controversias internacionales, es decir el título de mexicano que se le daba a un accionista extranjero era válido solo en México, con ello se convertía en mexicano de manera diplomática, más no podía ejercer la nacionalidad en otros países fuera de un ambiente económico, por ello no le era permitido demandar en tribunales internacionales con esta ciudadanía, porque se perdía el título, el individuo dejaba de ser mexicano, por ende, su proceso se cancelaba de manera inmediata.

Finalmente la Compañía Mexicana de Petróleo el Águila fue expropiada, México demostró ante la junta que podía expropiar la cualquier empresa si el gobierno así lo demandaba, por medio de un pago justo a un plazo razonable, así como los fondos suficientes para pagar la remuneración, todo lo anterior sin afectar ningún derecho internacional, es decir las negociaciones llevadas a cabo por la expropiación petrolera deberían ser respetadas en todo el mundo, sin embargo las negociaciones no se vieron aceptadas del todo por las nación británica y estadounidense, quienes crearon un bloqueo económico para el país en la industria del petróleo

“El gobierno ha cumplido con la Ley [...] para eliminar de modo definitivo un factor de constante perturbación que ignora el respeto debido a los derechos y dignidad [...] de México, y a los de su pueblo que deja su salud y aun su vida en los campos, para hacer posible que los grandes monopolios pudieran en el extranjero llenar abundantemente sus arcas” (Gobierno de México, 1988, págs. 125-127)

El propósito del General Cárdenas se realizó finalmente en marzo de 1938, después de largas negociaciones, el anuncio de manera oficial lo realizó el 18 de mes antes mencionado, el pueblo mexicano escuchó la información por la radio, fue de esta manera que se enteró que la industria petroquímica ahora era mexicana, la emoción fue total, e incluso más en las ciudades cuya industria era la principal fuente de ingresos; en el Estado de Veracruz la euforia fue prácticamente total, los petroleros festejaron a más no poder, al siguiente día no laboraron por los festejos de esa noche; actualmente el 18 de marzo es otorgado como día de asueto para los que laboran en dicha industria, para no olvidar el día en que México declaró la expropiación.

En cada municipio donde se encontraban las sedes de las compañías expropiadas, se realizó la entrega de manera legal de las instalaciones, así como el equipo, para ello se contó con la presencia de los trabajadores, así como miembros del sindicato, al igual que autoridades de la ciudad donde estaban las instalaciones y por supuesto los ex dueños de las firmas, todos estos firmaron un documento en donde se acreditaba de manera reglamentaria la nacionalización.

Posteriormente al 18 de marzo de 1938 en primera instancia la respuesta de la población mexicana fue un júbilo nacional, el cual se desató cuando el presidente el General Lázaro Cárdenas del Río dio el mensaje por radio a la población mexicana:

“ 18 de marzo 1938 Las compañías petroleras, no obstante la actitud de serenidad del Gobierno [...] se han obstinado en hacer, fuera y dentro del país, una campaña sorda y hábil [...] que han dado el resultado que las mismas compañías buscaron: lesionar seriamente los intereses económicos de la nación, pretendiendo por este medio hacer nulas las determinaciones legales dictadas por las autoridades mexicanas. Y en esta situación de suyo delicada, el Poder Público se vería asediado por los intereses sociales de la nación que sería la más afectada, pues una producción insuficiente de combustible para las diversas actividades del país [...] tendría que ocasionar, en breve tiempo, una situación de crisis incompatible no solo con nuestro progreso, sino con la paz misma de la nación [...] y la existencia del propio Gobierno se pondría en grave peligro, pues perdido el poder económico por parte del Estado, se perdería asimismo el poder político produciéndose el caos. [...] Riqueza potencial de la nación; trabajo nativo pagado con exiguos salarios; exención de impuestos; privilegios económicos y tolerancia gubernamental, son los factores del auge de

la industria del petróleo en México. Examinemos la obra social de las empresas: ¿en cuántos de los pueblos cercanos a las explotaciones petroleras hay un hospital, una escuela o un centro social, [...] o una planta de luz, aunque fuera a base de los muchos millones de metros cúbicos del gas que desperdician las explotaciones? ¿En cuál centro de actividad petrolífera, en cambio, no existe una policía privada destinada a salvaguardar intereses particulares, egoístas y algunas veces ilegales? De estas agrupaciones, autorizadas o no por el Gobierno, hay muchas historias de atropellos, de abusos y de asesinatos siempre en beneficio de las empresas.[...] Confort para el personal extranjero; mediocridad, miseria e insalubridad para los nacionales. [...] salarios inferiores y trabajos rudos y agotantes para los nuestros. Otra contingencia, forzosa del arraigo de la industria petrolera, fuertemente caracterizada por sus tendencias antisociales, y más dañosa que todas las enumeradas anteriormente, ha sido la persistente, aunque indebida intervención de las empresas en la política nacional. Han tenido dinero [...] para la prensa antipatriótica que las defiende [...] Pero para el progreso del país, para encontrar el equilibrio mediante una justa compensación del trabajo, para el fomento de la higiene en donde ellas mismas operan [...] no hay dinero, ni posibilidades económicas, ni voluntad para extraerlo del volumen mismo de sus ganancias. Tampoco lo hay para reconocer una responsabilidad que una sentencia les define, pues juzgan que su poder económico y su orgullo les escuda contra la dignidad y la soberanía de una nación que les ha entregado con largueza sus cuantiosos recursos naturales y que no puede obtener, mediante medidas legales, la satisfacción de las más rudimentarias obligaciones.[...] Planteada así la única solución que tiene este problema, pido a la nación entera un respaldo moral y material suficiente para llevar a cabo una resolución tan justificada, tan trascendente y tan indispensable. (Teresa, 2018)

A pesar de que la población apoyó indudablemente la expropiación del petróleo, las consecuencias que surgían de este hecho eran demasiado riesgosas, sin embargo, no se detuvo y se realizó la expropiación, lo más trascendente sería la manera en que el gobierno abordaría la situación post expropiación petrolera, porque las acciones que decidirían serían las que marcarían el futuro de la nascente industria mexicana del petróleo, encabezada por la compañía gubernamental Petróleos Mexicanos, mejor conocida como PEMEX, el hecho de crear un posicionamiento a nivel mundial era difícil, así como de manera interna se debía capacitar personal, contratar más empleados, porque los primeros años solo laborarían los trabajadores de base, mientras los transitorios quedaban en el limbo, lo cual era injusto puesto que ellos también lucharon para la expropiación, los sindicatos presionaban al gobierno para no desamparar a sus afiliados que ahora estaban desempleados, la federación tenía la tarea de manejar de mejor forma todas las circunstancias para que PEMEX se convirtiera en una empresa fuerte primero en el continente americano y después a nivel global.

México se había convertido en el enemigo comercial de Estados Unidos e Inglaterra, ya que ellos eran los principales dueños de las petroleras en la nación, los cuales planearon un boicot económico que consistía en que *“nadie nos comprara petróleo ni nos vendiera refacciones para la industria; y una campaña internacional en los grandes diarios y revistas contra México, llegando a llamarnos ladrones y bandidos”* (Herzog, Lázaro Cárdenas su pensamiento económico, social y político, 1988), con todo en contra la naciente industria mexicana petrolera salió a flote.

En el caso de México, la nacionalización trajo muchas problemáticas; Estados Unidos junto con Inglaterra (dueños del capital petrolero en el país) crearon un bloqueo comercial, solo en el ámbito petroquímico, por lo que los primeros meses que PEMEX operó, lo hacía solo de manera interna, es decir, el petróleo que se producía era consumido en el mismo país, otra complicación es que tuvieron que operar en las instalaciones que anteriormente fueron expropiadas, lo que no era de fiar, ya que eran obsoletas, México no tenía dinero para invertir en nuevos equipos.

A la postre Petróleos Mexicanos comenzó su apertura a nivel internacional y con ello se emprendió la modernización de la industria; también hay que recordar que la nacionalización se consigue en 1938, mismo año en que se funda el Instituto Politécnico Nacional de donde saldrían los futuros ingenieros que necesitaba la naciente empresa petroquímica, puesto que los extranjeros quienes ocupaban los cargos de mayor rango habían sido destituidos de sus cargos.

Un año después de la nacionalización, en septiembre de 1939 en Europa el ejército alemán invade Polonia acto que desataría el inicio de la Segunda Guerra Mundial,

“lo cual trajo grandes beneficios para México en el ámbito económico, al menos los primeros años [...] ningún productor de petróleo deseaba vender el crudo a las naciones del eje, por todo lo que esto implicaba, Pemex con su bloqueo petroquímico no tuvo otra opción que ofrecer el hidrocarburo a los países que conformaban el eje Berlín-Roma-Tokio, [...] De esta manera la nación mexicana comenzó a exportar el crudo rumbo a Europa.” (Alor L. A., 2020)

incluso a principio de la Segunda Guerra Mundial la empatía con las naciones del Eje era extraordinaria, una buena parte de los mexicanos veía con buenos ojos lo que está sucediendo en Alemania considerándola como un ejemplo a seguir, por otro lado percibían a EE.UU. como el antagonista.

Estados Unidos debía asegurar que de manera definitiva que México, no tuviera ningún tipo de lapso comerciales con los países del eje rompiera dichos acuerdos, porque sería peligroso que ellos que la nación mexicana se uniera al bloque del eje, por ello Franklin D. Roosevelt presidente norteamericano conversó con Manuel Ávila Camacho, presidente mexicano y firmaron un tratado entre ambas naciones, en el cual establecían el hecho de verse como aliadas, el tratado permitió el levantamiento del bloqueo existente que se la había realizado al estado mexicano, además de la fundación del programa Bracero como se le conoce de manera popular como “el programa bracero” se firma en 1942 y aunque parecía que ya no iba a ver relación con los países del eje en realidad fue todo lo contrario, puesto que el mismo año submarinos alemanes “*hundieron el buque petrolero “Potrero del Llano”, el primero de seis que atacó [...] como consecuencia de los asaltos efectuados [...] el Presidente Manuel Ávila Camacho declara que México entra en Estado de Guerra*” (Alor L. A., 2020), entre los navíos más destacados se encontraban “el potrero del llano” el 13 mayo de 1942 y “faja de oro” el 20 de mayo de 1941, lo que desató la inconformidad de la nación mexicana, además del hundimiento de otras cuatro embarcaciones petroleras,

“Dos días después, el 22 de mayo, el entonces presidente Manuel Ávila Camacho decretó que México entraba en estado de Guerra contra los Países del Eje: Alemania, Italia y Japón. La embajada de México en Suecia notificó la decisión: Alemania se negó a recibirla e Italia y Japón no contestaron; el gobierno de México esperó seis días para la respuesta, y al no obtenerla, surtió efecto el estado de Guerra el 28 de mayo de 1942.” (FIGUEROA, 2017)

México ingresó a la Segunda Guerra Mundial con el escuadrón 201, integrado por trecientos hombres, quienes se establecieron en Filipinas, cabe destacar que

México nunca estuvo en estado de guerra contra el bloque del eje puesto que estos nunca le respondieron la petición, por lo que nuestro país se vio obligado a solo declararse solamente en estado de Guerra, aunque por obvias razones la nación mexicana estaba se encontraba asociada con el grupo de los países aliados.

Sin embargo el poco tiempo que PEMEX le distribuyó a los naciones del eje sus ganancias fueron grandiosas, inició a exportar el petróleo mexicano que en meses no lograba salir del país debido al bloqueo petrolero; durante ese lapso de tiempo, había submarinos alemanes que se *“encontraban resguardando las zonas portuarias más importantes del Atlántico: Tampico, Puerto de Veracruz y Coatzacoalcos”* (Alor L. A., 2020), sin embargo nunca entraron a aguas nacionales, siempre permanecieron en aguas internacionales, de esta manera no violaban la soberanía del país además de mantener a México de forma neutra sin ser de ningún bando durante el conflicto.

La guerra trajo consigo un gran beneficio para la industria petroquímica, porque logró mostrar al mundo que PEMEX contaba con el personal capacitado y preparado para la exploración, extracción, el procesamiento del crudo, y la exportación del mismo, si bien si se sufrió pérdidas por el hundimiento de los navíos mercantes, que en total fueron seis los que hundieron los submarinos alemanes, siendo los siguientes: Potrero del Llano 13 de mayo de 1942, Faja de Oro 20 de mayo de 1942, Tuxpan 26 de junio de 1942, Las Choapas 27 de junio de 1942, Oaxaca 27 de julio de 1942, y por último el 4 de septiembre de 1942 Amatlán, lo que ganó la industria mexicana fue renombre a nivel mundial, lo cual sustentaría el futuro de PEMEX ya que logró sobrellevar una crisis de gran magnitud y en tiempos difíciles, además de que para la fecha era un empresa joven, con gigantes haciéndole sombra y aun así logro exportar gran cantidad de crudo para que los buques, submarinos, tanques, aviones, automóviles y motocicletas entro otros muchos transportes se movilizaran con petróleos mexicanos.

No obstante, el problema petrolero para México se concluyó hasta la década de los cincuenta, justamente

“hasta la Ley emitida en 1958 donde se dispuso la liquidación final de esta situación, ordenando la caducidad de estas concesiones mediante una compensación adecuada. [...] el decreto de 1938 sólo afectó los bienes de un grupo definido de empresas relacionadas con un conflicto obrero” (Mares, 2004)

Concluyó totalmente en 1958, dos décadas después de la expropiación petrolera, las empresas de extracción del crudo que quedaban en realidad eran la minoría, nunca se compararon con la magnitud de la extracción nacional es decir de PEMEX, por tanto no se les toma en cuenta de manera relevante en la historia, sin embargo es oportuno realizar la aclaración; con firmas cada vez más debilitadas a finales de la década de los cincuentas, se cancelan todas las concesiones previamente dadas, ya no habría respuesta, las compañías no tendrían margen de acción, 1938 fue un gran paso para México en defensa de su soberanía.

En diciembre de 1939 *“La Suprema Corte de Justicia [...] denegó en todo lo esencial el amparo solicitados por las compañías petroleras expropiadas.” (Siglo, veintiuno, 1978)* no había vuelta atrás, las empresas petroleras eran mexicanas, después del acto existieron dos vertientes las que aceptaron el fallo a favor de México y comenzaron a trabajar en conjunto con PEMEX, y por otro lado las firmas que no aceptaron la decisión que solo obstaculizaron los comercios de la naciente empresa, como acto de odio hacia la nación mexicana.

México se encontraba más unido que nunca, *“El Honorable Congreso de la Unión y todo el pueblo mexicano conocen bien las circunstancias que determinaron la expropiación de los bienes de las compañías petroleras rebeldes [...] que requería la urgente intervención del gobierno” (Siglo veintiuno, 1978)*, lo que se dio a notar porque de la indemnización a las empresas, un porcentaje salió de ahorros y donativos de los mexicanos, pero incluso a pesar del sentimiento tan arraigado, existían personalidades que no concuerdan con los ideales de la época y uno de

ellos fue Saturnino Cedillo, catalogado como el último revolucionario, quien se levantó en armas en 1938, justo el mismo año que fue la nacionalización del petróleo, el mismo

“acusa al presidente Cárdenas de realizar con la expropiación un acto antieconómico, antipolítico y antipatriótico. Cree Cedillo que el país no podría pagar el monto de los bienes expropiados se da lugar a una intervención extranjera y que debía regresar los bienes a sus antiguos propietarios. Llama la atención que en estos “términos negociaban por entonces las cancillerías imperialistas ante el gobierno de México”. [...] 15 de mayo de 1938, Mateo Hernández Netro expide un manifiesto que dice “Cárdenas [...] expropiando los intereses de las compañías petroleras, perjudica a los diecisiete millones de habitantes del país”; exhorta a los gobiernos de los estados a secundarlos y exigir la renuncia del presidente y lo llama subordinado de Stalin. Este mismo día, expide también un decreto por el que desconoce a Cárdenas y en el artículo séptimo, nombra “Comandante, en Jefe del Ejército Constitucional Mexicano, que garantizará el desarrollo armado del presente movimiento Legalista que hará imponer la observancia de la constitución al C. GENERAL DE DIVISIÓN SATURNINO CEDILLO”. El movimiento adopta el lema: “Constitución, Justicia y Ley”. (Dávila, s.f.)

Inexplicablemente un hombre que se había unido a las filas de la Revolución Mexicana, se había puesto en contra del hombre que había cumplido en su mayoría las demandas del levantamiento armado, su movimiento no dio fruto puesto que, en realidad eran pocas las personas que compartían sus ideales a pesar de que era *“apoyado por varios generales tanto de San Luis como de Tamaulipas, Querétaro, Nuevo León, Puebla, Hidalgo, Chiapas, Oaxaca y Veracruz. El coronel de Río Verde dijo disponer de seiscientos hombres”* (Assad, SATURNINO CEDILLO: EL ÚLTIMO REBELDE DEL PERIODO POSREVOLUCIONARIO, 2019) muy poco para la movilización que pretendía hacer, aunque se cree que en realidad, Cedillo fue financiado por las empresas petroleras, para crear nuevamente inestabilidad política, con el propósito de que el gobierno mexicano se enfocara en la rebelión y olvidara la nacionalización petrolera, al menos en el sur de Veracruz a personas con dichos propósitos se le otorgaba en nombre de “guardias blancas”.

Dicho grupo de choque previamente se ocupó de aislar a los trabajadores de la conformación de sindicatos, *“Las guardias blancas eran otra de las maneras en*

que las compañías presionaban a los trabajadores se alejaran del sindicato. La mayor parte de las veces [...] eran gatilleros expertos, incluso fogueados en los procesos de la revolución mexicana” (Biosca J. P., *Las Guardias Blancas*, 1998), la empresa El Águila era quien más perseguía a los líderes sindicales por medio de estas guardias blancas, los dirigentes tenían que andar con guardaespaldas, o esconderse por ciertos lapsos para poder conservar sus vidas y seguir luchando por una justicia laboral de los trabajadores petroleros y aun con estas medidas de protección las guardias blancas le arrebataron la vida a Alejandro Isaías Mendoza Andrade, Carlos Tufiño, y Eduardo García, miembros dinámicos del sindicato obrero en el sureste veracruzano.

De manera oficial Cárdenas, en su informe presidencial escribe lo siguiente “movimiento que solo pudo inspirarlo la ambición personal y la falta de consideraciones para el país, en momentos en que la nación se debatía frente a intereses extranjeros” (*Siglo veintiuno*, 1978), haciendo referencia a la rebelión de Cedillo, la insurrección no dio frutos y traicionado por un integrante de sus fuerzas, terminó perdiendo la vida en mano de las fuerzas federales en enero de 1939, el día no se conoce con exactitud podría ser del 9-11 del primer mes del año.

Para su penúltimo informe de gobierno en 1939 hace valer que posterior a 18 meses de la expropiación “Después de los primeros días de la expropiación, procedió a formular inventarios de los bienes expropiados, [...] es pertinente hacer constar las labores realizadas” (*Siglo veintiuno*, 1978) previamente al informe se crearon dos instituciones Petróleos Mexicanos y la Distribuidora de Petróleos Mexicanos; la primera estaba encargada de lo administrativo y lo técnico, mientras que la segunda estaba destinada a la comercialización dentro y fuera de las fronteras, con el crecimiento de esta nueva empresa nacional, se comenzaron a abrir oficinas postales y de telégrafos, para la comunicación de lugares estratégicos.

Fue difícil colocar a PEMEX en el mercado mundial, puesto que las empresas con renombre acaparaban los mercados, cabe destacar que Cárdenas con ideas socialistas, tenía el pensamiento de dar el manejo total de la industria petrolera es decir de PEMEX a los trabajadores, como había sucedido con los ferrocarriles, sin

embargo para su gabinete la idea no era rentable por el hecho que la empresa entraría a un mercado internacional que los obreros no sabrían manejar, por ello fue el gobierno federal quien se encargó de esta industria, la historiadora Ruth Adler opina que *“la cuestión del control obrero de los bienes petroleros fue una combinación de circunstancias de índole política y económica”*, es decir las condiciones no se prestaban para que una empresa de gran importancia fuera administrada por los obreros debido a la coyuntura histórica de la época.

El estado de Veracruz continuaba siendo la principal entidad de extracción de crudo, aportó de manera significativa a Petróleos Mexicanos, el territorio que fue explorada en épocas anteriores siempre teniendo como zonas predilectas el -cinturón industrial- y la -faja de oro- e incluso partes de Tabasco para la extracción de petróleo, en realidad tenía en el subsuelo mayor cantidad de yacimientos,

“se perforaron cinco, resultado con producción diaria aproximada a 900 metros cúbicos; en Poza Rica se concluyeron otros cinco, con promedio total diario de 3 641 metros cúbicos, lo que significaba un incremento de 22 barriles diarios en la producción de esos campos [...] se ha procedido a construir una planta [...] en Poza Rica: y en la región de Pánuco, fue preciso reconstruir el oleoducto Caracol-Mata Redonda; en los campos de Cerro Azul, Ébano y en la zona del Istmo se efectuaron obras de construcción, o mejoramiento” (Siglo veintiuno, 1978)

Nuevamente Veracruz se volvía pilar de la industria petrolera, nuevos pozos habían sido localizados, lo que enriquecía las arcas de PEMEX, además se planteaba el perforamiento de exploración en Poza Rica, el Ébano y el Istmo de Tehuantepec en el primer semestre de 1940; aunque en ese momento la capacidad de producción superaba la capacidad que se tenía para la transportación y el almacenamiento del crudo, e incluso existía maquinaria y equipo obsoleto, por ello se contrataron dos barcos para la movilización en los dos océanos a los cuales tiene salida México.

Petróleos Mexicanos adquirió el buque “Cuauhtémoc”, aparte de encomendarle a la nación italiana la elaboración de tres embarcaciones más que contaran con un contenido de *“10 500 toneladas cada uno [...] Salina Cruz se*

instalará una estación de abastecimiento surtida por el ferrocarril de Minatitlán, a reserva de construir posteriormente un oleoducto. [...] servirá para abastecer de petróleo y derivados a la región.” (Siglo veintiuno, 1978), las refinerías de Minatitlán, Ciudad Madero, Mata Redonda, Árbol Grande y de Bellas Vista se reformaron y continuaron sus labores de manera normal, después de todo México no podía darse el lujo de dejar de procesar el petróleo; también se planteaba el hecho de construir más plantas de refinación porque la materia prima había incrementado.

El General Lázaro Cárdenas había llegado a la presidencia con un plan de trabajo que cumplía las demandas nacionales realizadas en la Revolución Mexicana, la nacionalización de dos industrias vitales para la economía de México, así como el reparto agrario, e infinidad de acciones que realizó durante su periodo siempre en beneficio del pueblo, lo instalan como uno de los mejores presidentes del país; en 1940 año en que deja la presidencia, PEMEX era una empresa altamente redituable con un posicionamiento mundial fuerte, los ferrocarriles mexicanos eran pieza clave para la economía, fue un sexenio lleno de cambios y reformas para México, pero siempre a favor de los mexicanos.

3.4.-CONTEXTO MUNDIAL: EL PETRÓLEO EN AMÉRICA LATINA

En el territorio latinoamericano son varios las naciones que dentro de sus fronteras cuentan con reservas de Petróleo, Venezuela, Brasil, México, Ecuador, Argentina, Perú, Colombia, Bolivia, por mencionar algunas; sus yacimientos varían entre ellas, existen pozos más fructíferos que otros, pero sin duda el hecho de tener crudo en sus límites, convertía a estos países en focos de inversión para los extranjeros que se encontraban en busca de estos valiosos depósitos de hidrocarburo; aprovechándose de las reglamentaciones locales que eran ambiguas respecto a este producto buscaban monopolizar esta industria en el continente americano, esto debido a que

“El petróleo y el gas natural proporcionan aproximadamente las ocho décimas partes de la energía comercia que necesita América Latina, y más de las seis décimas partes de la energía inanimada que la región requiere. El predominio del petróleo en las economías latinoamericanas se observa desde hace bastante tiempo” (NACIONES UNIDAD, 1973)

La explotación del petróleo en América Latina comenzó a principios del siglo XX, cuando el gigante del petróleo en Estados Unidos Standar Oil dirigida por el magnate estadounidense John D. Rockefeller, comienza a utilizar los yacimientos petrolíferos en Latinoamérica, sin embargo en la región sur del estado de Veracruz, dicha empresa no fue la principal explotadora, en esta región la empresa que regía era “Mexican Eagle Petroleum Company”, conocida en México como “El Águila”, sus fundadores fueron los ingleses Weetman Pearson y James Hyslop.

En casi toda América Latina era dominada por Estándar Oil porque en territorio mexicano avasallaba la “Compañía Mexicana de Petróleo El Águila”, si bien existían otras firmas la más importante era la de Pearson, la razón de esto es simple, en esos tiempos el país se encontraba dirigido por el General Porfirio Díaz y como se sabe él le otorgó muchas facilidades a los extranjeros para crear empresas en el país sin embargo, Díaz siempre tuvo antipatía por nuestro vecino del norte, por lo cual prefería lo extranjero pero lo europeo, a pesar de ello llegó a realizar negocios con empresarios norteamericanos, pero siempre le otorgó más privilegios a los europeos que a los estadounidenses.

Standar Oil inició operando en América Latina explotando la región de los campos del Lago de Maracaibo en Venezuela, *“La mayor parte de estas reservas se hallaban en Vénézuela (38%), México (16%), Argentina (11%) y Bolivia (7%).” (NACIONES UNIDAD, 1973);* Después iniciaría la explotación en otros países americanos, durante esta etapa no existía período de exploración en el subsuelo como en la actualidad, ya que el crudo manaba de manera natural del suelo por lo cual era más fácil su obtención y se comercializaba de una mejor manera, obteniendo más ganancias, ya que no se invertía en la maquinaria tan especializada que se implementa hoy en día, como lo son las perforadoras o en plataformas cuando son exploraciones en subsuelo marino.

Con el paso de los años el combustible fósil fue adquiriendo más poder tanto económico como político, debido a que se volvió la materia prima para innumerables productos, lo cual llevó a distintas naciones a elaborar legislaciones, regulaciones ambientales, tasas de explotación, en primera instancia porque no todos los territorios tienen el llamado oro negro por lo cual los países que en sus fronteras exista dicho crudo debían protegerla para el propio bienestar del pueblo, con esa ideología, los estados en América se comenzaron a preocupar, ya que todo el petróleo que existía en sus dominios estaba concesionado (acción de otorgar una administración a particulares o empresas el derecho para explotar alguno de sus bienes o servicios durante un tiempo determinado) por lo cual todas las ganancias se iban con el capital privado, dejando las arcas nacionales con un dividendo mínimo que se obtenía de los impuestos que dichas empresas pagaban por el producto.

La industria petrolera en Sudamérica se necesitaba expropiar por parte de los estados latinos, por lo que comenzó la etapa de la nacionalización del petróleo, lo que resultó muy contradictorio porque si bien, por las distintas leyes que se habían creado en estas patrias el petróleo les pertenecía, el hecho de que estaba concesionado les perjudicaba mucho en lo económico, el permiso se otorgaba porque en la actualidad estos territorios pertenecen al grupo de los “países en vías de desarrollo” lo cual quiere decir que no tenían ni la maquinaria ni el personal calificado para la extracción del mismo y mucho menos para el proceso petroquímico por el cual se debía procesar.

El país que inicio la nacionalización del petróleo no solo en Latinoamérica si no a nivel mundial fue Argentina en 1922 con la fundación de Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF), seguido por México en 1938, mismo año en que se funda Petróleos Mexicanos (PEMEX), siendo dichas empresas las encargadas de trabajar el petróleo ya con ganancias para el estado y no para un capital privado, estas naciones fueron las que iniciaron las expropiaciones a nivel mundial, ya que en su mayoría estaban concesionadas por capital extranjero.

Sin embargo, a pesar de la creación de estas nuevas paraestatales, el capital privado seguía teniendo injerencia en la industria petroquímica nacional, por el hecho de que la maquinaria que se ocupaba para la extracción del crudo no se localizaban en la lista de las empresas paraestatales, por lo cual contrataban proveedores externos para realizar el trabajo, pero ninguna de estas compañías era contratada por más de dos años, lo cual beneficiaba al país para solo contratar a la sociedad como una prestadora de servicio por un tiempo limitado, posterior al plazo cumplido el gobierno decidía si renovar el contrato o cambiaba, esto solo funcionó los primeros años de operación ya que más tarde la asociación gubernamental se hacía de su propia maquinaria, sin embargo hasta la actualidad existen firmas que rentas equipo a las corporaciones dedicadas a la extracción del petróleo e incluso es mejor para estas paraestatales, porque incluso luego resulta más económico el hecho de rentarlas, que tener maquinaria propia, esto debido más que nada por los gastos de mantenimiento que los dispositivos necesitan.

En la actualidad las agencias gubernamentales tienen injerencia de un cierto porcentaje de capital privado para la realización de sus actividades, sin embargo no se compara con lo que anteriormente poseían en la industria, la nacionalización ayudó a recuperar una de las materias primas importantes, que a su vez trajo beneficios para la población nacional de los países poseedores de petróleo, al menos en los primeros años.

Desgraciadamente tiempo después comenzaron los malos manejos de la empresa en por sus trabajadores que cayeron en corrupción, lo que nunca se percibió en los primeros años debido a las ideologías que existían en los gobiernos que los nacionalizaron, en su mayoría eran gobiernos con tintes socialistas, las cuales tenían como fin el beneficio del pueblo, se buscaba que *“los países en desarrollo aprovechen sus recursos naturales y se valgan de la energía inanimada para multiplicar su capacidad de producción y elevar sus niveles de vida.”* (NACIONES UNIDAS, 1973), posteriormente con la entrada del sistema neoliberal a América Latina impulsado por los Estados Unidos, comenzaron las reformas en

las industrias petroleras nacionales; lo que cambió drásticamente la intención de los ingresos obtenidos por esta industria.

Años posteriores, América dejó de ser un lugar estratégico para la industria petrolera; las perforadoras llegaron en demasía a Medio Oriente, en dicho territorio se encuentran los yacimientos más grandes del mundo, esta tierra se convirtió en sinónimo de petróleo varias de las industria que radicaban en el continente americano se mudaron a este espacio entre África y Asia, con el fin de realizar lo mismo que habían logrado al otro lado del Atlántico, de igual manera países con deseos de petróleo desataron guerras en busca del crudo; Estados Unidos es una de las naciones que más ha derramado sangre con tal de apoderarse de los yacimientos orientales.

En la actualidad dos países de Latinoamérica pertenecen a la Organización de los Países Exportadores de Petróleo (OPEP) la que se encarga de la regulación del precio del crudo y del mercado a nivel mundial; Venezuela y Ecuador se encuentran en esta asociación esto debido a que estas naciones son las cumplen con las normas de la OPEP, ser una nación que su principal fuente de ingresos fuese la exportación del hidrocarburo, esto debido a que ellos serían los encargados de la tarifa a nivel mundial; a este grupo no le convenía que una nación fuera de estos rubros interviniera en dichas decisiones debido a que podía buscar sus intereses y bajar el costo del combustible, lo cual no le afectaría porque no era su principal fuente de ingresos.

Ningún país de Norteamérica pertenece a esta asociación, si bien para México la industria petrolera es importante hace años dejó de ser su principal fuente de ingresos, por ello no pertenece a este grupo, pero a pesar de ello empresa de origen mexicano se encuentra bien posicionada en el mercado,

“Las principales firmas del mercado del crudo en esta parte del mundo son: Pemex, PDVSA y Petrobras. [...] la más grande de las tres no procede del país con mayores reservas, [...] la compañía estatal de México, Pemex. Ésta es, la más endeuda del Mundo.”
(El Informador, 2019)

A pesar de que la región tiene un sinnúmero de empresas gubernamentales que se dedican a la industria petrolera pero como en todo, existe un tercio de ellas que destacan de las demás empresas.

México al igual que varios países del continente tuvieron que lidiar con la nacionalización de sus recursos naturales, sobre saliendo el petróleo entre sus materias primas, con el fin de que las ganancias de este producto fueran para los gobiernos y no para particulares, fueron años que los extranjeros saquearon estos territorios, no obstante en la actualidad el comercio petroquímico en Latinoamérica se encuentra manejada por paraestatales, años después se logró el cometido que desde 1922 se comenzó a defender, el hecho de que los yacimientos petrolíferos fueron explotados por las naciones donde estos se encontraran para el beneficio de los suyos.

APUNTES FINALES

La razón de dicha investigación es para conocer el pasado de una de las zonas más importantes del país la cual no ha sido estudiada como se debería, que tuvo su apogeo en la década de los setentas, sin embargo desde tiempos remotos se había buscado el auge económico del área, desde la época de la conquista, hasta la actualidad, uno de los espacios que en cada cambio sociopolítico que ha tenido México se ha visto afectada, siempre para bien, buscando su mayor esplendor, lo que nos enfoca en la importancia de esta región, sin importar la época, la situación del país, los colores que estén ocupando la silla presidencial, siempre se busca que estas tierras crezca económicamente, porque si a este territorio le va bien, a la nación le va mucho mejor.

La Villa del Espíritu Santo (primer nombre oficial de Coatzacoalcos) se localizaba en una región estratégica donde fácilmente se podía acceder a Centroamérica y al océano Pacífico por el llamado Istmo de Tehuantepec, la zona más estrecha de México entre los Océanos, inclusive el entorno que rodea la región del ístmica, ayudó al desarrollo de civilizaciones en ella, un clima tropical que propiciaba una gran cantidad de Fauna y Flora ayudó a los primeros pobladores de la zona a crear sus asentamientos en la región, una región de gran importancia estrategia y ecológica, además de tener al río Coatzacoalcos como su principal proveedor de agua dulce, para la población originaria era un paraíso esta zona, mientras que para los extranjeros era algo exótico e incluso a veces letal por las altas temperaturas a las que no estaban acostumbrados, sin embargo no fue impedimento para que españoles durante la época colonial se establecieran en la región por su bonanza en materias primas que exportaban de manera ilegal casi siempre, fue en este acto ilícito donde se percataron que la Villa del Espíritu Santo tenía potencial para ser un puerto de gran escala, al ser un puerto natural gracias a la entrada del río Coatzacoalcos era cuestión de tiempo para que se convirtiera en un Hinterland, aunque por el control portuaria durante la época colonial, este hecho se retrasó, sin embargo desde esa época, desde los primeros años de la

colonización se sabía lo que una ciudad establecida en esta región podría llegar a crecer.

Durante el tiempo de la colonia fungió como puerto e incluso durante la independencia, la Villa del Espíritu Santo era la entrada al actual sureste mexicano, posterior a la independencia, se le cambió el nombre al poblado y pasó a ser conocido como Puerto México en 1911, el espacio continuó con su actividad portuaria, se le otorga este nombre porque oficialmente ya era considerado Puerto, aunque cabe resaltar que antes de ser ciudad fue puerto, lo que habla de la importancia de esta actividad; se buscó poblar el territorio de manera que se estableciera un gran cantidad de personas en estas tierras, porque a pesar que había asentamientos, estos no eran numerosos, y se buscaba que creciera demográficamente, porque una zona tan importante no podía estar sin poblados grandes, ya que esto daba pie a que alguna nación extranjera pudiera adueñarse del espacio.

Con el nombre de Puerto México tanto la ciudad como su periferia, vivieron una serie de cambios, que ayudaron al crecimiento económico de la zona ístmica, tanto del lado de Veracruz como de Oaxaca; en el territorio Jarocho, Puerto México se convirtió en el Hinterland de la zona, es decir era el principal puerto en consecuencia atraía a las masas de trabajadores, tanto nacionales como internacionales debido a su atractivo laboral, de esta manera la ciudad creció al igual que sus asentamientos cercanos, ya que los trabajadores inmigraban a esta zona que para fines de la investigación se le otorgó el nombre de “Cinturón Industrial”, mientras que en el espacio Oaxaqueño el Hinterland fue el puerto de Salina Cruz.

Para el siglo XX, no solo era la industria portuaria lo que resaltaba en Puerto México, se le habían sumado la industria Petrolera-Petroquímica, así como la industria ferroviaria, los tres motores que movían económicamente toda la zona sur del estado de Veracruz, Puerto México siendo el puerto principal se había convertido en un Foreland que estaba conectado por medio de vías férreas a los principales puntos de distribución para la mercancía que entraba y salían por esta localidad,

aunque su principal destino era Salina Cruz en Oaxaca a través del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec (FNT), aunque eran muchos los productos que se movilizaban por esta ruta, el principal era el petróleo, fue el culpable de la conexiones férreas en esta región, ya que se habían encontrado ricos yacimientos de petróleo en el espacio, en las actuales ciudades de las Choapas, Nanchital, Coatzacoalcos, Minatitlán, de los cuales se sacaba gran provecho; todo estaba compactado en un área geográficamente pequeña pero de incalculable valor económico, estratégicos y ecológico para la nación.

Si bien la primera industria en desarrollarse en la zona fue la portuaria, la cual prosperó en las ciudades de Minatitlán, Nanchital y Puerto México, siendo la última la de mayor actividad; la zona tomó un mayor auge durante el Porfirismo, con el descubrimiento de los pozos petroleros, la región era estratégica puesto que el petróleo se podía comercializar a todas partes del mundo, tenía salida en el Atlántico por Puerto México y tenía salida al océano Pacífico por el lado de Salina Cruz, recordando que estas ciudades estaban conectadas por el FNT, por esta razón estos pozos, aunque no eran comparables con los de la faja de oro en los volúmenes que se extraían, eran importantes debido a su localización, por ello en Minatitlán se construye la primera refinería de América Latina, por orientación a nivel nacional.

Durante la época revolucionaria, la zona fue custodiada por las tropas Carrancistas, quienes solo ocuparon puntos estratégicos del país, Puerto México era uno de ellos, las conexiones que este tiene tanto dentro como fuera de territorio nacional, de hecho esto ayudó a que el usurpador Huerta pudiera salir del país sin ningún inconveniente; Puerto México se había convertido en la entrada y salida más importante del sureste mexicano hacia el extranjero, con la reestructuración de las zonas portuarias y la construcción del FNT, el trayecto ístmico había entrado en la selecta lista de las rutas comerciales más transitadas a nivel mundial, la zona sur tuvo un auge espectacular a escala global, hasta la apertura del canal de Panamá, en 1914.

Aunque para 1914 las condiciones políticas del país eran inestables, Puerto México siguió conservando su importancia a nivel mundial; después de la apertura del Canal de Panamá la ruta ístmica perdió demanda global, a pesar de que continuó transitando diversos comerciantes, nunca volvió a tener la prosperidad que tuvo con anterioridad, pero esto no bajó la perspectiva que se tenía de la región sur de Veracruz, ya que la industria petrolera seguía produciendo y transportando el crudo en tierra por medio del ferrocarril y de manera marítima por medio de los puertos, las tres industrias, desde su creación hasta la actualidad, se han compaginado de una manera excelente, convirtiéndose de esta manera en los pilares económicos del istmo.

Los veracruzanos siempre se han caracterizado por tener una personalidad muy alegre, como se menciona en el himno de la entidad *“Veracruz es un pueblo amistoso, solidario, cordial y gentil”* (Cordero, 2005), sin embargo cuando se trata de conflictos, también cuentan con un gran carácter, lo que se vio en el movimiento petrolero previo a la expropiación petrolera, cuando los sindicatos sureños comenzaron una huelga que repercutió a nivel nacional, estas agrupaciones eran de las más fuertes en el país junto con las de la faja de oro, esto debido a las grandes cantidades de petróleo que se manejaban en ambas zonas, esta manifestación llevó a la nacionalización del petróleo, así como previamente existieron movimientos ferrocarrileros anteriores a la expropiación ferrocarrilera, gente trabajadora que a pesar de los maltratos realizados por los capataces, nunca dudaron en levantar la voz.

Quizás debido a la importancia de las sedes, en el cinturón industrial que movía gran parte de la económica nacional, fue que estas manifestaciones tuvieron gran impacto a lo largo del país, lo que pasaba en el sur de la entidad veracruzana repercutía en las arcas nacionales, por ello la relevancia que tiene la región económicamente hablando a nivel país.

A Coatzacoalcos siendo un puerto internacional no solo le afectaban los procesos que se desarrollaban en territorio nacional, también le impactaban los transnacionales, el hecho de ser un puerto mundial le beneficiaba, sin embargo, en

conflictos internacionales como las guerras mundiales, su situación fue de riesgo, más en la segunda debido a la zona estratégica en la que se encontraba, en cualquier momento pudo ser atacado.

El cinturón industrial se vio afectado de gran forma después de la expropiación petrolera, puesto que la actividad petrolera disminuyó de manera notable en la zona, aunque se seguía laborando en las instalaciones que se habían expropiado, el equipo no daba el ancho para la demanda que se exigía, además de los recortes realizados por el gobierno; a pesar de las circunstancias la zona sur seguía en pie por las otras industrias, el boom petrolero regresaría a la región con la inauguración de los modernos complejos petroquímicos (CP) pertenecientes a Petróleos Mexicanos, Pajaritos, Morelos y Cangrejera que nuevamente reactivarían el sureste.

El establecimiento de CP en la cuenca del Coatzacoalcos tuvo el mismo efecto que a principios del siglo, es decir, la creación de una nueva fuente de empleo trajo consigo el aumento de la demografía debido a las migraciones nacionales como extranjeras, que se dieron con destino a esta zona, el Coatzacoalcos de hoy se formó, de distintas culturas que se arraigaron en la cuenca lo que convierte a esta ciudad en un punto de intersección cultural, tal vez el más importante en el sur, ser Coatzacoalqueño significa ser de todos lados, significa tener distintas culturas que la unirse crean una identidad única, resultado de distintas migraciones a lo largo de los siglos, la zona sur es el hoy moderno, pero es el ayer que se enorgullece de sus raíces, es un sincretismo consecuencia de las migraciones debido a las industrias portuaria, ferroviaria y petrolera que se desarrollaron aquí entre el río y el mar.

En la actualidad en esta pequeña zona geográfica que se define como cinturón industrial se encuentran establecidos cuatro CP de los ocho que existen en el país, es decir solo en el sur del estado se tienen la mitad, y si ampliamos el rango a toda la entidad, Veracruz tiene en su espacio más de la mitad de los complejos a nivel nacional, además de tener una refinería, incluso cuenta con tres puertos internacionales a lo largo de su litoral, el de Tuxpan, Veracruz y Coatzacoalcos, lo

que ayuda a la entrada y salida de mercados, estos puertos están conectados por vías férreas; se puede decir que Veracruz es un estado complejo a nivel industrial, posicionándolo como uno de los que más aportan a la economía, puesto que en su territorio cuenta con industria pesada como con ligera, todas relacionadas de alguna forma, lo que hace complicado, pero apasionante la investigación de las mismas, además que estas fueron evolucionando a lo largo del tiempo, puesto cuando se establecía una producción esta permanecía, por ello en la actualidad las compañías que existen en la entidad tienen su origen siglos atrás, unas desde la época del porfiriato, pero otras más antiguas datan de la época colonial.

La zona del istmo de Tehuantepec es de gran importancia para el país porque en una región tan pequeña se moviliza un gran número de productos, valiosos para la economía nacional, lo que ha colocado a Coatzacoalcos como una de las ciudades más importantes del país y la tercera más importante a nivel estatal, solo por debajo de la capital jarocho y del puerto predilecto del estado, Veracruz, recordando que actúa como “Hinterland y Foreland” respecto a las otras ciudades del cinturón que al igual son importantes; cada una de las industrias pesadas que se desarrollan en esta región son vitales para la subsistencia de las otras, por ende era importante realizar el estudio de estas tres, desde su auge antiguo en 1896 hasta 1940 con la nacionalización de dos de las actividades mencionadas, por ello en la actualidad los límites de la región istmeña se consideran zonas económicamente especiales (ZEE).

El río Coatzacoalcos que interconecta el cinturón industrial mencionado, es un caudal destacado en el sureste mexicano, es vital para gran parte de esta zona proporcionándoles agua dulce a varias comunidades, también actuando como una vía de comunicación para estas, ayuda a la prosperidad de las industrias así como para el desarrollo de las ciudades establecidas a sus orillas, como dijo una vez un paisano *“Veracruz rincocito donde hacen sus nidos las olas del mar”* (Lara, 1936) Coatzacoalcos, es eso, la ciudad puerto establecida perfectamente entre el río y el mar, lo que la convierte una urbe destacada del sur.

Siempre considerada una zona de relevancia desde tiempos prehispánicos, continuando de la misma forma a través de los siglos, siendo azotada por piratas, por huracanes, por cambios sociopolíticos, la cuenca del Coatzacoalcos siempre continuó sus actividades sin ningún inconveniente, esto debido a que no importa los problemas que sucedan con el paso del tiempo, la economía no se puede parar, esta debe de seguir caminando, por ello, la cuenca nunca ha dejado de estar activa, con la mano de obra de distintos puntos del planeta, los pilares económicos como el cinturón industrial son de verdadera importancia, así como la historia de cómo llegaron a convertirse en grandes centros urbanos, a pesar de los conflictos, que tuvieron que sobrellevar.

En un lapso poco más a un siglo se han realizado tres inversiones fuertes para la zona, con el afán de ponerla a la vanguardia del mercado mundial, esta franja debe estar constantemente en modernización ya que su principal competidor, el canal de Panamá que de igual manera se moderniza cada cierto tiempo, y son las dos vías más eficaces para cruzar el continente americano; por estas razones algunos autores nombran a la ciudad y puerto de Coatzacoalcos como “La Llave del Sureste” (e incluso algunos de los 600 refugiados que llegaron de España durante la época del Franquismo lo nombraron “Puerto de la Esperanza”) sin embargo yo le agregaría a que no solo es la entrada al sureste, es “La Llave al otro Océano” y/o “La Llave a Norteamérica”, porque en realidad eso es lo que significa Coatzacoalcos para las rutas comerciales en todo el globo, al menos en el lado del Océano Atlántico, mientras que en el otro lado del Istmo estos mismos nombramientos se pueden emplear para Salina Cruz, del lado del Océano Pacífico.

La cuenca del Coatzacoalcos, lugar donde se esconde la serpiente, el río por el donde prometió regresar Quetzalcóatl, es una de las zonas más importantes del país, que nos lleva a imaginar en el retorno de la serpiente emplumada, la cual se deslumbraría al ver el progreso que se tiene en la región en el mismo espacio donde se fue prometiendo volver.

FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

Entrevistas

Entrevistas 1

Realizada por Luis Antonio Armas Alor (LA) al Cronista Adjunto de Coatzacoalcos Rafael Alcántara Conde (RA). Al entrevistado le incomodó el hecho de ser grabado, así que la transcripción no será exacta, ya que se acudirá a la memoria del entrevistador.

LA: Buenas Tardes

RA: Buenas Tardes así que tus eres el futuro historiador de Coatzacoalcos, ¿Qué te interesa saber?

LA: Sobre la industria petroquímica, portuaria y ferroviaria de Coatzacoalcos y sus alrededores, Minatitlán, Cosoleacaque, durante el Porfiriato.

RA: Se tienen dos registros de la presencia de Porfirio Díaz, el primero cuando vino a Minatitlán, y el segundo registro se dio cuando fue San Cristóbal viajando por el río, la 1ra en 1905 y la 2da en 1907; Pearson construye el ferrocarril de vía ancha, moderniza los puentes de madera a puentes metálicos, el ferrocarril de pasajeros se suspende en 1980, la inauguración del tren fue en 1907 saliendo de Salina Cruz a Puerto México, el cargamento era de azúcar proveniente de Hawái y con una grúa mecánica se pasaban al barco, después de eso se realizaban 40 corridas diarias, por lo tanto el ferrocarril y el puerto crecieron a la par, hasta 1914 cuando se crea el canal de Panamá con lo que bajó la bonanza del ferrocarril de Tehuantepec.

El crudo que se extraía de la zona era muy fino ya no había necesidad de que se refinara; en el S.XIX en Tabasco ya había chapopoterías, el petróleo crudo y sus derivados solo se extraían con Pearson, la industria operó hasta los 60s a pesar de la expropiación petrolera.

La otra industria de la que no se habla es la de los guanos y fertilizantes, de hecho, así se llamaba la empresa guanos y fertilizantes de México, se ubicaba en villa Allende.

LA: ¿De qué manera fue que Coatzacoalcos comenzó a crecer hasta convertirse en ciudad?

RA: En la época colonial la alcaldía mayor se encontraba en Acayucan, en 1700 se necesitaba defender el puerto ya que los piratas ingleses tenían como base naval la isla de tris, fue hasta el S.XIX cuando Tomas Marín, junto con un grupo de hombres, restauró una batería y la convirtió en un fuerte; los piratas robaban el palo de tinte, palo de Campeche y palo de Brasil que en realidad son endémicos de la región, se exportaban para trabajar los cueros, el 5 de octubre de 1825 por decreto de Guadalupe Victoria se habilita en el paraje denominado la barra, al nuevo Puerto de Coatzacoalcos, fue el primer documento oficial donde se menciona el nombre de Coatzacoalcos, el puerto se encontraba en Minatitlán pero la aduana se localizaba en Coatza, en diciembre de 1881 se crea el municipio de Coatzacoalcos, desligado de Minatitlán de la congregación de Coatza y el Tonalá, antes Ixhuatlán y Moloacán pertenecían a Coatzacoalcos, más atrás en villa Allende existían antiguos asentamientos sin una cultura que se pudiera reconocer, en 1882, D. Ambrosio Solarsa fue el primer alcalde, solo duraban un año en el puesto; en Coatzacoalcos existían viceconsulados de varios países; dentro de los personajes más famosos estaba el Dr. John K. Spark, quien llegó contratado por “El Aguila” el cual fue viceconsulado de Inglaterra, la oficina central de Old Pearson Company estaba en Coatza, y era donde se pagaba a los trabajadores, los ingleses se establecieron en Coatza y los franceses en Minatitlán.

LA: ¿Tiene usted conocimiento si los franceses llegaron a Coatzacoalcos, cuando se suscitó la batalla de Cosoleacaque?

RA: Hay indicios que en febrero de 1862, 4 barcos de origen francés, llegaron a la barra y posteriormente subieron río arriba, tuvieron un posible combate contra los franceses, porque cuando se construyó la escuela art. 123 se hallaron fusiles, balas y medallas con palabras en francés, que coincidían con la época.

LA: ¿Cómo fue Coatzacoalcos durante la Rev. Mexicana?

RA: El ejército constitucionalista resguardaban los tanques de almacenamiento del petróleo que se encontraban en Nanchital, la cual más adelante creció, Victoriano Huerta llegó a Coatzacoalcos huyendo, fue su ruta de escape al puerto, llegó el barco Dresdew , se embarcó y se fue del país.

LA: ¿Aquí no hubo huelgas de los obreros? ¿En el puerto de Coatzacoalcos hubo huelgas de obreros?

RA: Sí, hay poca información pero, en 1903 hubo una huelga maquinista, en 1920 una huelga de los trabajadores maquinistas de “El Águila” con un aproximado de 3500 personas, existían 20 compañías que se unieron para las huelgas, posteriormente en 1935, 17 días de huelga da como resultado la STPRM, también hubo otra en 1939 de los ferrocarriles del istmo.

LA: Tengo entendido que Francisco I. Madero llego a Puerto México, durante su gira electoral, pero desconozco si ¿Llego a otras ciudades del sur del estado?

RA: De entrada te menciono que Francisco I. Madero estuvo en Puerto México durante una de sus giras de promoción como candidato presidencial el año 1911, cuando se dio el segundo proceso electoral después del triunfo armado del movimiento maderista e iniciado convencionalmente el 20 de noviembre de 1910, después de la insurrección por el fraude, ya que incluso dicho aspirante opositor a la enésima re elección oficialista de Porfirio Díaz Mori fuera reprimido, bloqueado y rechazado por esbirros del gobierno federal y estatales para que no pudiera llevarse a cabo la propaganda a su favor. Bien, espero que quede clara en síntesis la situación política a la cual se enfrentó Madero.

Por segunda vez, visito Puerto México como presidente interino o provisional el porfirista León de la Barra, dado que Díaz luego de haber renunciado se marchó a Europa en el mes de mayo, zarpando desde Veracruz con rumbo al exilio en París donde al fin falleció; es cuando 'don Panchito' llega por mar a nuestro puerto procedente del de Frontera, Tabasco y luego de algunas actividades (mitin desde el

balcón del edificio de la Aduana Marítima, que aún subsiste, aunque ya no como tal sino solo como vestigio; una visita al local de los correligionarios porteños y un banquete en el restorán del hotel Colón, acaso organizado por las acomodaticias 'fuerzas vivas') ya durante la misma jornada, tal vez como a media tarde, vuelve a embarcarse para continuar con destino al puerto 'jarocho' donde prosigue su gira de proselitismo. Por lo tanto, no acudió a visitar ninguna otra población de la zona sur del estado ni se volvió a aparecer por aquí; pero lo que sí se cuenta es que a su arribo por el muelle local acudió mucha gente no solo de la localidad, sino que también acudieron de todos los puntos cercanos y de las demás poblaciones de la región, teniendo en cuenta la vía fluvial y la férrea existentes.

LA: ¿Conoce en que año se estableció la oficina de Telégrafos en Puerto México? Porque en el documento más antiguo que encontré en el AGN donde se menciona la oficina data de 1909.

RA: La fecha precisa del correo y teléfono en Coatzacoalcos realmente la desconozco, pero la que citas es aceptable porque un querido ascendente nos contaba haber acudido al telégrafo la mañana de cuando ahí mismo se enteró del asesinato de Madero, ocurrido el año 1913. Lo que habrías de considerar tal vez es el servicio del Cable Submarino que igualmente estuvo funcionando digamos que a principios del siglo pasado, sobre todo para las compañías del extranjero y las casas consignatarias de barcos; de lo cual publiqué una crónica bajo el rubro de "La Oficina del Cable en Coatzacoalcos". Se sabe el dato de que el correo y por ende el telégrafo se alojaron en casa de madera y lámina próximo al río, sobre la ahora calle de H. Rodríguez-Malpica, aunque en ese entonces se le conocía como 'la calle del ferrocarril' ya que hacia el lado sur colindaba con el perímetro de la estación del tren y se extendía hacia el poniente por toda el área del patio de máquinas y ya la salida de la vía férrea rumbo al Istmo. Y también escribí "La antigua calle del Ferrocarril" compilada con todos sus asegunes.

(Posteriormente el Cronista se comunicó para precisar la respuesta a la pregunta) El Ing. Abelardo J. Figueroa Quintela escribió para su libro "La Ciudad de Coatzacoalcos (Puerto México) 1966, feb. 1967 lo que sigue a continuación:

Por fin, llega la fecha tan esperada; la alegría se refleja en los semblantes de los moradores de Coatzacoalcos, el poblado alista sus mejores galas, pues este año de 1894 se proyecta la inauguración de la comunicación entre este puerto y el de Salina Cruz, ...Tan pronto como quedó terminada la obra de comunicación ferroviaria se estableció en Coatzacoalcos una oficina de Telégrafos en la casa de madera y lámina 'que aún existe' en la 1a. calle Ferrocarril (actual Rodríguez Malpica) frente a la Estación del FC. N. de Tehuantepec. También se instaló una oficina de Correos en la misma calle [pero de] lado norte, en la casa que fue de un señor Palomino, posiblemente la ocupada por el Hotel Imperial. p. 36

LA: Posterior a la Revolución Mexicana otro de los conflictos armados que trascendieron a nivel nacional fue la Guerra Cristera, la bibliografía que he revisado no menciona dato alguno de este hecho en Coatzacoalcos. ¿Cómo afectó la Guerra Cristera a Coatzacoalcos?

RA: Para abrir boca menciono lo narrado por el Ing. Abelardo J. Figueroa en su libro, de cabecera para nosotros, "Del año 1926 al 27 [cuando el autor llega a establecerse procedente de su natal Santiago Tuxtla] es electo Presidente Municipal el C. Máximo Cruz.

El entusiasmo que un día tuviera la población católica de Coatzacoalcos construyendo su templo San José, a cuya sombra 'apagaba su sed el creyente', es cerrado el 31 de julio de 1926, "por orden superior", suprimiéndose en él, por primera vez, el culto católico. Al ejecutarse este acto estaba recién nombrado el párroco de este templo el padre Francisco Gutiérrez y Gutiérrez" p. 52 <Los entrecomillados son míos solo por destacar el discreto olor a santidad que se trasluce>

LA: Habiendo entrado en un contexto histórico sobre Coatzacoalcos, ¿En la actualidad qué importancia tiene Coatzacoalcos en la industria petroquímica?

RA: Después de la expropiación petrolera con Cárdenas, las zonas petroleras se dividieron en tres: la zona norte, zona centro y la zona sur, y la oficina del sur se encontraba en Coatzacoalcos, la cual era la sede, la ciudad más importante de la

petroquímica, lo que provocó que esta ciudad creciera porque debía tener juzgados, notarias, servicios médicos transporte, etc.

LA: Creo que por ahora es todo, le agradezco su tiempo y la información proporcionada

RA: Fue todo un placer, espero que vaya por buen camino la tesis, estamos para ayudarle.

Entrevista 2

Entrevista realizada por Luis Antonio Armas Alor (LA) a la ciudadana Guadalupe Castillo Carillo (GC). La entrevistada se sintió incomoda al ser grabada, por ello se retiró la grabadora para que la plática fuera más amena, así que la transcripción no será exacta, ya que se acudirá a la memoria del entrevistador.

LA: Gracias por aceptar la entrevista, la cual es para ayudar a realizar mi tesis de licenciatura, y me permitirá tener un enfoque de cómo era el Coatzacoalcos de antes y el de ahora.

GC: Si ha cambiado mucho, toda una vida viendo como creció, empecemos.

LA: ¿En qué año nació usted?

GC: En 1944

LA: ¿En qué año llegó al antiguo Puerto México?

GC: Siempre he vivido en el centro de Puerto México, ya después, cuando me casé viví primero por la playa y después me cambié a Calzadas, pasando el río, llegué acá, cuando todavía no había mucha gente, solo eran tres casas las que habían.

LA: ¿Cómo era la ciudad?

GC: La ciudad llegaba hasta la calle de Revolución, el primer cuadro de la ciudad estaba pavimentado, el centro pues, de ahí en adelante todo era terracería, atrás

de donde yo vivía había grandes extensiones de árboles frutales, y pegado a la playa estaban el montón de dunas; desde que yo recuerdo siempre hubo luz y agua; donde esta CMAS, estaban los pozos, muy pocas veces tuvimos que acarrear agua.

LA: ¿Con que servicios contaba la ciudad?

GC: Puerto México, contaba con agua, luz, servicio hospitalario el del IMSS, correos telégrafos, pavimento en las primeras calles, aunque casi no había coches, la gente con carretas y caballos eran las que nos llevaban de pequeños, ahí íbamos trepados; había una farmacia, estaba en el centro, había un hospital privado al que le decíamos la cubana, porque la partera, dueña del hospital era de allá, en el centro vendían ropa, vestidos, comida, el mercado grande era el único, pegado al río, y siempre con vida en el paso de lancha, había mucho marisco, de hecho mi esposo vendía mariscos de joven, a veces lo pescaba en el río Calzadas o en la playa donde están las escolleras.

LA: ¿Había escuelas en Coatzacoalcos?

GC: Sí, yo estudié en la primaria de los petroleros (artículo 123), donde iban puros hijos de trabajadores de petróleos, estudié ahí porque mi papá trabajaba para la industria, ya después estudié para secretaria en otra escuela.

LA: ¿Antes como era Calzadas?

GC: Calzadas era zona de pantano, todavía se puede ver; con el paso del tiempo se fue poblando, antes en el río Calzadas había mucho pescado, incluso había hasta manatís, y solo estaba el astillero donde reparan los barcos.

LA: Creo que por ahora eso será suficiente gracias

GC: De nada, si quieres seguir platicando de Coatza solo me dice y con gusto seguimos la plática.

ARCHIVOS

- ARCHIVO DE LA MEMORIA Y DE LA CRÓNICA DE COATZACOALCOS A.C.
- ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN
- ARCHIVO HISTÓRICO DE PETRÓLEOS MEXICANOS
- ARCHIVO HISTÓRICO MUNICIPAL DE COATZACOALCOS
- ARCHIVO HISTÓRICO SECRETARIA DE LA DEFENSA NACIONAL (SEDENA)
- CENTRO DE DOCUMENTACIÓN E INVESTIGACIÓN FERROVIARIAS (CEDIF)
- HEMEROTECA DEL DIARIO DEL ISTMO
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA GEOGRAFÍA E INFORMÁTICA (INEGI)

FUENTES HEMEROGRÁFICAS

- Alor, D. A. (8 de julio de 2007). Traslado en lanchas al gremio petrolero. *diario del Istmo*, pág. 1.
- Figueroa, H. (28 de mayo de 2017). Hace 75 años, México tuvo que ir a pelear a la Segunda Guerra Mundial. *Excelsior*, pág. 1.
- Romero, E. U. (16 de marzo de 2003). Inicio de la industria petrolera y construcción de la refinería. *diario del Istmo*, pág. pag. 3.

PÁGINAS WEB

- Aguascalientes, C. D. (15 de julio de 2015). *PRI Aguascalientes*. Obtenido de PRI Aguascalientes Efemerides: <http://www.priags.org/efemerides/Efemeride.aspx?y=7485>
- Alor, L. A. (22 de junio de 2020). *EcoLatinoamericano*. Obtenido de Segunda Guerra Mundial: México y su Relación con los Países del Eje: <http://ecolatinoamericano.com/2020/06/22/segunda-guerra-mundial-mexico-y-su-relacion-con-los-paises-del-eje/>

Archivo Histórico 2010 SEDENA. (2010). Obtenido de Don Francisco I. Madero "Apostol de la Democracia": <http://www.archivohistorico2010.sedena.gob.mx/personajeshistoricos/don--francisco-i-madero>

Assad, C. M. (s.f.). *Relatos e Historia en México*. Obtenido de LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL Y LOS INTERESES ALEMANES EN MÉXICO: <https://relatosehistorias.mx/nuestras-historias/la-primera-guerra-mundial-y-los-intereses-alemanes-en-mexico>

Borda, J. Á. (s/d de s/m de s/a). *Economía UNAM*. Obtenido de Economía UNAM Memoria Simposium: <http://www.economia.unam.mx/amhe/memoria/simposio20/Joel%20AVAREZ.pdf>

Conde, R. A. (sin día de sin mes de 2018). *Coatzacoalcos Ciudad y Puerto*. Obtenido de Coatzacoalcos Ciudad y Puerto: <https://www.coatzacoalcos.gob.mx/conoce-coatza/historia/>

Congreso de la Ciudad de México. (23 de junio de 2019). Obtenido de L expropiación ferrocarrilera cumple 82 años: <https://www.congresocdmx.gob.mx/la-expropiacion-ferrocarrilera-cumple-82-anos/>

Consejo de la cuenca del río Coatzacoalcos. (7 de octubre de 2014). Consejo de la cuenca del río Coatzacoalcos. Obtenido de Localización de la Cuenca del Río Coatzacoalcos: <https://web.archive.org/web/20100625132913/http://www.cuencacoatza.org/tucuenca.php>

Dávila, D. C. (s.f.). *Memoria Política de México*. Obtenido de Saturnino Cedillo intenta una sublevación en el estado de San Luis Potosí: <http://www.memoriapoliticademexico.org/Efemerides/5/15051938.html>

El Informador. (31 de Octubre de 2019). *El Informador*. Obtenido de El petróleo en Latinoamérica: un pequeño resumen: <https://www.informador.mx/economia/El-petroleo-en-Latinoamerica-un-pequeno-resumen-20191030-0146.htm>

Flores, P. M. (26 de junio de 2012). *Coatza.mx*. Obtenido de Cerro de San Martín: <http://www.coatza.mx/cerro-de-san-martin/>

god.mx. (sin fecha). *Acerca del puerto*. Obtenido de Acerca del puerto: <https://www.puertocoatzacoalcos.com.mx/acerca-del-puerto>

Guillén, R. P. (25 de julio de 2017). *Jaltipán y el desarrollo fallido*. Obtenido de Formatosiete: <https://formato7.com/2017/07/25/jaltipan-y-el-desarrollo-fallido/>

Municipio de Coatzacoalcos, J. L. (sin mes de sin mes de 2018). *Historia Municipio de Coatzacoalcos*. Obtenido de Historia Municipio de Coatzacoalcos: <https://www.coatzacoalcos.gob.mx/conoce-coatza/historia/>

Nacional, S. d. (01 de abril de 2019). *Secretaría de la Defensa Nacional*. Obtenido de Secretaría de la Defensa Nacional Documentos Gral. de Div. Lázaro Cárdenas del Río: <https://www.gob.mx/sedena/documentos/gral-de-div-lazaro-cardenas-del-rio>

PORRÚA, R. (15 de Diciembre de 2016). *Rosa Ma. Porrúa Libro Arte Cultura*. Obtenido de TRATADO MCLANE-OCAMPO- 1859 / PALEOGRAFÍA DEL DOCUMENTO: <https://www.rmporra.com/blog/tratado-mclane-ocampo-1859-paleografia-del-documento/>

Rivera, D. L. (17 de octubre de 2014). *Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México*. Obtenido de Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México "El exilio de Plutarco Elías Calles": https://inehrm.gob.mx/es/inehrm/Conflicto_entre_Calles_y_Cardenas#articulo

Structuralia. (13 de Marzo de 2018). *¿Que és el hinterland y foreland de un puerto?* Obtenido de Structuralia: <https://blog.structuralia.com/que-es-el-hinterland-y-el-foreland-de-un-puerto>

UNLP, F. D. (s.f.). *Carpetas Docentes de Historia*. Obtenido de Carpetas Docentes de Historia: <http://carpetashistoria.fahce.unlp.edu.ar/carpeta-1/notas/tratado-hay-bunau-varilla>

www.acayucan.com. (s.f.). *Acayucan en la Revolución Mexicana Una pequeña reseña del papel de Acayucan en la Historia de México*. Obtenido de Acayucan capnum, lugar de carrizos: <https://www.acayucan.com/documentos/revolucion2009.php>

BIBLIOGRAFÍA

Aguirre, F. J. (2011). Economía Veracruzana del Siglo XX. En M. A. Escamilla, *Historia General de Veracruz* (págs. 485-545). México D.F.: Gobierno del Estado de Veracruz, Secretaría de Educación del Estado de Veracruz, Universidad Veracruzana.

Aguirre, F. J. (2012). En la ruta del proceso liberal. Veracruz en los siglos XIX-XX. En F. J. Aguirre, *Historia económica de Veracruz. Miradas Múltiples* (págs. 17-38). Xalapa. Veracruz.: Universidad Veracruzana.

Alor, A. P. (1999). El Huimanguillo veracruzano. En A. P. Alor, *Breve Historia de las Choapas* (págs. 15-38). Xalapa, Veracruz: Impresión y Diseño Tlacotalpan.

- Alor, A. P. (1999). Genesis de las Choapas. En A. P. Alor, *Breve Historia de las Choapas* (págs. 63-80). Xalapa, Veracruz: Impresión y Diseño Tlacotalpan.
- Alor, A. P. (1999). La Compañía El Águila se consolida en la región. En A. P. Alor, *Breve Historia de las Choapas* (págs. 81-86). Xalapa, Veracruz: Impresión y Diseño Tlacotalpan.
- Alor, A. P. (1999). Los dueños de estas tierras. En A. P. Alor, *Breve Historia de las Choapas* (págs. 49-56). Xalapa, Veracruz: Impresión y Diseño Tlacotalpan.
- Alor, A. P. (1999). Los muertos a la barranca. En A. P. Alor, *Breve Historia de las Choapas* (págs. 87-94). Xalapa, Veracruz: Impresión y Diseño Tlacotalpan.
- Alor, A. P. (1999). Los viajes de Don José. En A. P. Alor, *Breve Historia de las Choapas* (págs. 57-62). Xalapa, Veracruz: Impresión y Diseño Tlacotalpan .
- Assad, C. M. (2019). SATURNINO CEDILLO: EL ÚLTIMO REBELDE DEL PERIODO POSREVOLUCIONARIO. *Relatos e Historias en México*, 3.
- Biosca, J. P. (1988). Las invasiones Piratas. En J. P. Biosca, *Nanchital en el Tiempo* (págs. 21-25). Coatzacoalcos : Editorial Raíces.
- Biosca, J. P. (1998). El Petróleo en el Porfiriato. En J. P. Biosca, *Nanchital en el Tiempo* (págs. 53-58). Coatzacoalcos: Editorial Raíces.
- Biosca, J. P. (1998). El Petróleo en la Época Prehispanica. En J. P. Biosca, *Nanchital en el tiempo* (págs. 10-11). Coatzacoalcos: Editorial Raíces.
- Biosca, J. P. (1998). El Petróleo y sus Trabajadores. En J. P. Biosca, *Nanchital en el Tiempo* (págs. 63-66). Coatzacoalcos: Editorial Raíces.
- Biosca, J. P. (1998). El Porfiriato. En J. P. Biosca, *Nanchital en el tiempo* (págs. 48-53). Coatzacoalcos: Editorial Raíces.
- Biosca, J. P. (1998). El Sur de Veracruz en el siglo XIX. En J. P. Biosca, *Nanchital en el tiempo* (págs. 33-34). Coatzacoalcos: Editorial Raíces.
- Biosca, J. P. (1998). Industrialización y Tendencia de la tierra. Primeros Trabajos Petroleros en México. En J. P. Biosca, *Nanchital en el tiempo* (págs. 43-48). Coatzacoalcos: Editorial Raíces.
- Biosca, J. P. (1998). La Expropiación. En J. P. Biosca, *Nanchital en el Tiempo* (págs. 120-129). Coatzacoalcos: Editorial Raíces.
- Biosca, J. P. (1998). La Revolución. En J. P. Biosca, *Nanchital en el Tiempo* (págs. 78-82). Coatzacoalcos: Editorial Raíces.
- Biosca, J. P. (1998). La Terminal en Nanchital. En J. P. Biosca, *Nanchital en el Tiempo* (págs. 99-101). Coatzacoalcos: Editorial Raíces.

- Biosca, J. P. (1998). Las Guardias Blancas. En J. P. Biosca, *Nanchital en el Tiempo* (págs. 117-119). Coatzacoalcos: Editorial Raíces.
- Biosca, J. P. (1998). Las Rebeliones en el Sur de Veracruz. En J. P. Biosca, *Nanchital en el Tiempo* (págs. 58-63). Coatzacoalcos: Editorial Raíces.
- Biosca, J. P. (1998). Movimiento Portuario. En J. P. Biosca, *Nanchital en el Tiempo* (págs. 97-99). Coatzacoalcos: Editorial Raíces.
- Borda, J. Á. (2006). *Crónica del petróleo en México 1863 a nuestros días*. México D.F.: Archivo Histórico de Petroleos Mexicanos.
- Borda, J. A. (sin año). La compañía mexicana de petróleo el águila y la cuestión fiscal 1912-1917. En J. A. Borda, *La compañía mexicana de petróleo el águila y la cuestión fiscal 1912-1917* (págs. 1-21).
- Buek-Morss, S. (1995). Parte 1 Orígenes Espaciales. En S. Buek-Morss, *Dialéctica de la mirada Walter Benjamín y el proyecto de los pasajes* (págs. 43-64). Madrid, España: Gráficas Rógar S.A.
- Calderón, A. D. (2013). Las Tropas Carrancistas en Coatzacoalcos. *Raíces Revista de Cultura y Análisis*, 4-9.
- Calderón, A. D. (2014). Trapiches de Acayucan y Los Tuxtles. *Úlua revista de Historia Sociedad y Cultura*, 1-14.
- Calderón, R. L. (2011). Decálogo histórico de la ciudad Coatzacoalcos 1911-2011. En R. L. Calderon, *Decálogo histórico de la ciudad Coatzacoalcos 1911-2011* (pág. 26). Coatzacoalcos: La voz del Istmo.
- Canales, I. H. (1977). El comercio exterior de México 1821-1875. En I. H. Canales, *El comercio exterior de México 1821-1875* (pág. 445). México: Colegio de México.
- Carrillo, G. C. (21 de Marzo de 2020). Puerto México antes y ahora. (L. A. Alor, Entrevistador)
- Castillo, A. P. (Febrero de 2019). Gobierno de Álvaro Obregón. *Antología-Cuaderno de Trabajo*. Minatitlán, Veracruz, México.
- Castro, P. J. (2012). Apuntes sobre arqueología veracruzana. En F. J. Aguirre, *Historia económica de Veracruz. Miradas Múltiples* (págs. 269-276). Xalapa, Veracruz: Universidad Veracruzana.
- Chávez, H. B. (2012). La economía veracruzana. Últimos años del siglo XX e inicios del siglo XXI. En F. J. Aguirre, *Historia económica de Veracruz, Miradas Múltiples* (págs. 39-52). Xalapa, Veracruz: Universidad Veracruzana.
- Conde, R. A. (15 de Marzo de 2019). Entrevista al Cronista de Coatzacoalcos. (L. A. Alor, Entrevistador)

- Connolly, P. (1997). *El contratista de Don Porfirio*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Connolly, P. (s.f.). Weetman Dickinson Pearson: el contratista de Don Porfirio. *Revista de la Universidad (Universidad de México)*, 1-6.
- Cordero, F. M. (2005). *Himno a Veracruz*. Xalapa, Veracruz, México.
- Cristina Barros, M. B. (1997). El Proyecto Nacional. En M. B. Cristina Barros, *Lázaro Cárdenas Conciencia Viva de México* (pág. 31). México: Ferrocarriles Nacionales de México, Instituto Politécnico Nacional, Siderúrgica Lázaro Cárdenas Las Truchas S.A. de C.V. Comisión Federal de Electricidad.
- CRUZ, M. V. (noviembre de 2018). La participación de los trabajadores del FNT en la huelga de 1936-1937. *EL FERROCARRIL NACIONAL DE TEHUANTEPEC. UN PROYECTO FRUSTRADO*. Xalapa, Veracruz, México: Universidad Veracruzana.
- Díaz, A. D. (2011). Las culturas veracruzanas en el siglo XX. En M. A. Escamilla, *Historia General de Veracruz* (págs. 615-671). México D.F.: Gobierno del Estado de Veracruz, Secretaría de Educación del Estado de Veracruz, Universidad Veracruzana.
- Díaz, B. G. (1996). La Terminal Ferroviaria de Veracruz. En B. G. Díaz, *México Sector Comunicaciones y Transportes* (pág. 27). México: Ferrocarriles Nacionales de México.
- Domínguez, C. B. (2012). Navegación de altura y navegación de cabotaje Comerciantes Veracruzanos y compañías navieras en los tiempos de "Paz, Orden y Progreso" 1880-1900. En F. J. Aguirre, *Historia económica de Veracruz. Miradas Múltiples* (págs. 53-67). Xalapa Veracruz: Universidad Veracruzana.
- Ducey, M. (2011). La Economía en el Siglo XIX. En M. A. Escamilla, *Historia General de Veracruz* (págs. 251-278). Ciudad de México D.F.: Gobierno del Estado de Veracruz, Secretaría de Educación del Estado de Veracruz, Universidad Veracruzana.
- Elizondo, R. H. (2012). Tiempos de prosperidad: petróleo, comercio y transportes en el norte veracruzano durante el Porfiriato y la Revolución. En F. J. Aguirre, *Historia económica de Veracruz Miradas Múltiples* (págs. 87-98). Xalapa, Veracruz: Universidad Veracruzana.
- Fabela, I. (1934). Prologó. En R. García, *El Canal de Panamá y el Ferrocarril de Tehuantepec* (págs. 1-10). [Rubén García].
- FIGUEROA, H. (28 de mayo de 2017). Hace 75 años, México tuvo que ir a pelear a la Segunda Guerra Mundial. *Excelsior*, pág. 1.
- Francesco Gerali, P. R. (2013). Los inicios de la actividad petrolera en México, 1863-1874: una nueva. En *Boletín Archivo Histórico de Petróleos Mexicanos* (págs. 63-88). México: Petróleos Mexicanos.

- García, C. R. (1936). *El Canal de Panamá y el Ferrocarril de Tehuantepec*. [Rubén García].
- García, L. A. (2012). La construcción del ferrocarril de Veracruz al Istmo, 1880-1930. En F. J. Aguirre, *Historia económica de Veracruz. Miradas Múltiples* (págs. 125-143). Xalapa Veracruz: Universidad Veracruzana.
- García, R. W. (2009). Coatzacoalcos casa de culebras despobladas. En R. W. García, *Coatzacoalcos Casa de culebras despoblada* (pág. 117). México: Gobierno del Estado de Veracruz.
- Gardner, D. A. (2011). Tierra y sociedad en el siglo XX. En M. A. Escamilla, *Historia General de Veracruz* (págs. 455-484). México, D.F.: Gobierno del Estado de Veracruz, Secretaría de Educación del Estado de Veracruz.
- Garner, P. (2005). Sir Weetman Pearson y el desarrollo nacional en México 1889-1919. En P. Graner, *Sir Weetman Pearson y el desarrollo nacional en México 1889-1919*. México: Estudios de Historia Moderna y Contemporánea de México.
- Garner, P. (2017). La compañía mexicana de petróleo El Águila en la Revolución Mexicana y la gran Guerra. En J. G. Dantan, *El Mundo Hispanoamericano y la Primera Guerra Mundial*. México: El Colegio De México.
- Gobierno de México. (1988). El aspecto Internacional "El caso especial de la Compañía Mexicana de Petróleo El Águila S.A y demás compañías mexicanas expropiadas. En G. d. México, *La verdad sobre la Expropiación de los bienes de las Empresas Petroleras* (págs. 99-124). México: Petróleos Mexicanos.
- Gobierno de México. (1988). Reglamentación legal, no confiscación. En G. d. México, *La verdad sobre la Expropiación de los bienes de las Empresas Petroleras* (págs. 23-44). México: Petróleos Mexicanos.
- Gobierno de México. (1988). Solución posible. En G. d. México, *La verdad sobre los Expropiación de los bienes de las Empresas Petroleras* (págs. 125-127). México D.F.: Petróleos Mexicanos.
- Gonzalez, E. G. (2011). Las Haciendas en la época del Porfiriato. Xalapa, Veracruz, México.
- Gracia, R. (1934). El Canal de Panamá y el Ferrocarril de Tehuantepec. En R. García, *El Canal de Panamá y el Ferrocarril de Tehuantepec* (pág. 48). [Ruben García].
- Herrero, P. H. (2011). Historia Ambiental de Veracruz. En M. A. Escamilla, *Historia General de Veracruz* (págs. 547-613). México D.F.: Gobierno del Estado de Veracruz, Secretaría de Educación del Estado de Veracruz, Universidad Veracruzana.
- Herzog, J. S. (1988). historia de la expropiacion de las empresas petroleras. En J. S. Herzog, *Historia de la Expropiación de las empresas petroleras* (pág. 117). México: Petroleos Mexicanos.

- Herzog, J. S. (1988). *Lázaro Cárdenas su pensamiento económico, social y político*. México: Nuestro Tiempo S.A.
- Juárez, M. A. (2012). La industria petrolera en la costa del Golfo de México 1900-1930. En F. J. Aguirre, *Historia de Veracruz . Miradas Múltiples* (págs. 227-240). Xalapa, Veracruz: Universidad Veracruzana.
- Lara, A. (1936). Veracruz [Grabado por A. Lara]. Veracruz, Veracruz, México.
- León, A. G. (2004). *Contra Viento y Marea . Los piratas en el Golfo de México*. En A. G. León, *Contra Viento y Marea . Los piratas en el Golfo de México*. Random House Mondadori.
- Magan, P. R. (Dirección). (2012). *Gigantes de la Industria* [Película].
- Maín, S. M. (2011). La población en el Siglo XIX. En M. A. Escamilla, *Historia General de Veracruz* (págs. 279-317). Ciudad de México D.F.: Gobierno del Estado de Veracruz, Secretaría de Educación del Estado de Veracruz, Universidad Veracruzana.
- Mares, R. (2004). Los Tratados de Bucareli. En R. Mares, *Grandes Mexicanos Álvaro Obregón* (págs. 75-81). México: Grupo Editorial Tomo.
- Martínez, A. J. (2012). La situación económica de Alvarado en el crepúsculo imperial y el amanecer del México republicano. En F. J. Aguirre, *Historia económica de Veracruz. Miradas Múltiples* (págs. 113-124). Xalapa, Veracruz: Universidad Veracruzana.
- Martínez, J. R. (2011). Veracruz. Perfiles Regionales, Económicos y Poblacionales. En M. A. Coordinadores Escamilla, *Historia General de Veracruz* (págs. 20-22). México D.F.: Gobierno del Estado de Veracruz, Secretaría de Educación del Estado de Veracruz, Universidad Veracruzana.
- Martínez, T. M. (2005). Los archivos de Ferrocarriles Nacionales de México. *América Latina en la Historia Económica*, 1-12.
- Méndez, L. A. (2011). Historia Política del Veracruz Contemporáneo. En M. A. Escamilla, *Historia General de Veracruz* (págs. 421-452). Ciudad de México D.F.: Gobierno del Estado de Veracruz, Secretaría de Educación del Estado de Veracruz, Universidad Veracruzana.
- NACIONES UNIDAS. (1973). Introducción. En N. UNIDAS, *LA INDUSTRIA DEL PETROLEO EN AMERICA LATINA: NOTAS SOBRE SU EVOLUCION RECIENTE Y PERSPECTIVAS* (págs. 3-7). Nueva York: NACIONES UNIDAS.
- NACIONES UNIDAS. (1973). Nota de la secretaría. En *LA INDUSTRIA DEL PETROLEO EN AMERICA LATINA: NOTAS SOBRE SU EVOLUCION RECIENTE Y PERSPECTIVAS* (pág. 1). Nueva York: NACIONES UNIDAS.
- OMPE, M. (Dirección). (2019). *Eugenio Balmori y Marina Cinta* [Película].

- Padua, D. R. (s.f.). Lázaro Cardenas en Nanchital. (J. P. Biosca, Entrevistador)
- Pangtay, S. C. (1987). *Petroquímica y Sociedad*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Peimbert, D. Á. (1908). Ferrocarril Nacional de Tehuantepec Reseña Histórica y Resumen General de los Trabajos llevados a cabo durante la administración de los Sres S. Pearson & Son Ltd hasta 31 de diciembre de 1906. México: Secretaria de Comunicaciones y Obras Públicas.
- Pérez, A. L. (2017). Pemex RIP Vida y asesinato de la principal empresa mexicana. En A. L. Pérez, *PEMEX RIP Vida y asesinato de la principal empresa mexicana* (pág. 455). México: Penguin Random House Grupo Editorial.
- Rancaño, M. R. (2005). La república castrense de Victoriano Huerta. *Estudios de Historia Moderna y Contemporánea de México*, 47.
- Reyes, L. P. (2013). TESTIMONIOS SOBRE LA EXPROPIACIÓN PETROLERA. En *Boletín 13* (págs. 15-30). México: Petróleos Mexicanos.
- Rivera, A. J. (1986). Balance sobre la investigación de la formación de la clase obrera veracruzana 1850-1932. En D. A. Toscano, *75 años de sindicalismo mexicano* (págs. 189-221). México: Instituto Nacional de Estudios de la Revolucion Mexicana.
- Robelo, C. (1988). Diccionario de Aztequismo. En C. Robelo, *Diccionario de Aztequismo* (págs. pag-536). México: Imprenta del Museo de Arqueología, Historia y Enología .
- Sánchez, M. A. (2011). Las luchas sociales en el Estado de Veracruz. En M. A. Escamilla, *Historia General de Veracruz* (págs. 369-396). Ciudad de México: Gobierno del Estado de Veracruz, Secretaría de Educación del Estado de Veracruz, Universidad Veracruzana.
- Sánchez, M. G. (2012). Construcción de la red ferroviaria y trabajo en la Compañía Terminal de Veracruz, 1850-1910. En F. J. Aguirre, *Historia económica de Veracruz. Miradas Múltiples* (págs. 163-180). Xalapa, Veracruz: Universidad Veracruzana.
- Serna, A. M. (2008). Extranjeros, petróleo y revolución en el norte de Veracruz, 1910-1920. En A. M. Serna, *Extranjeros, petróleo y revolución en el norte de Veracruz, 1910-1920* (págs. 17-55). México: INAH.
- Sierra, J. G. (2011). El primer tercio de un corto Siglo XX. En M. A. Escamilla, *Historia General de Veracruz* (págs. 351-368). México D.F.: Gobierno del Estado de Veracruz, Secretaría de Educación del Estado de Veracruz, Universidad Veracruzana.
- Siglo veintiuno . (1978). Informe general de división de Lázaro Cárdenas, presidente de la Republica Mexicana, ante el H. Congreso de la Unión correspondiente al ejercicio comprendido entre el 1 de septiembre de 1936 y el 31 de agosto de 1937. México , D.F.,1 de septiembre de 1937. En S. veintiuno, *Palabras y documentos públicos de Lázaro Cárdenas informes de*

gobierno y mensajes presidenciales de año nuevo 1928/1940 vol.2 (págs. 107-121). México: Siglo veintiuno editores.

Siglo veintiuno. (1978). Informe del General de división Lázaro Cárdenas, presidente de la República Mexicana, ante el H. Congreso de la Unión, correspondiente al ejercicio comprendido entre 1 de septiembre de 1937 y el 31 de agosto de 1938, México, D.F., 1 de septiembre de 1938 . En S. veintiuno, *Palabras y documentos públicos de Lázaro Cárdenas informes de gobierno y mensajes presidenciales de año nuevo 1928/1940 vol.2* (págs. 122-147). México DF: Siglo veintiuno editores.

Siglo veintiuno. (1978). Informe del General de división Lázaro Cárdena, presidente de la República Mexicana, ante el H. Congreso de la Unión, correspondiente al ejercicio comprendido entre el 1 de septiembre de 1938 y el 31 de agosto de 1939- México D.F., 1 de septiembre de 1938. En S. veintiuno, *Palabras y documentos públicos de Lázaro Cárdenas informes de gobierno y mensajes presidenciales de año nuevo 1928/1940 vol.2* (págs. 148-169). México D.F.: Siglo veintiuno.

Siglo veintiuno. (1978). Informe del General de División Lázaro Cárdenas, presidente de la República Mexicana, ante el H. Congreso de la Unión, correspondiente al ejercicio comprendido entre el 1 de septiembre de 1939 y el 31 de agosto de 1940. México D.F. 1 de septiembre de 1940. En s. veintiuno, *palabras y documentos públicos de Lázaro Cárdenas informes de gobierno y mensajes presidenciales de año nuevo 1928/1940 vol.2* (págs. 170-198). México D.F.: Siglo veintiuno editores.

Tamayo, J. L. (1965). Carta de Matías Romero al ciudadano Ministro de Relaciones Exteriores en Chihuahua. En J. L. Tamayo, *Benito Juárez: Documentos, Discursos y Correspondencia* (pág. 37). México: Libros de México.

UNAM, I. d. (2009). Texto original de la Constitución de 1917. MÉXICO: UNAM.

Zúñiga, J. A. (1980). En 1842 se planeó por primera vez la vía del istmo; presiones o miedo la bloquearon. *Proceso*, 3.

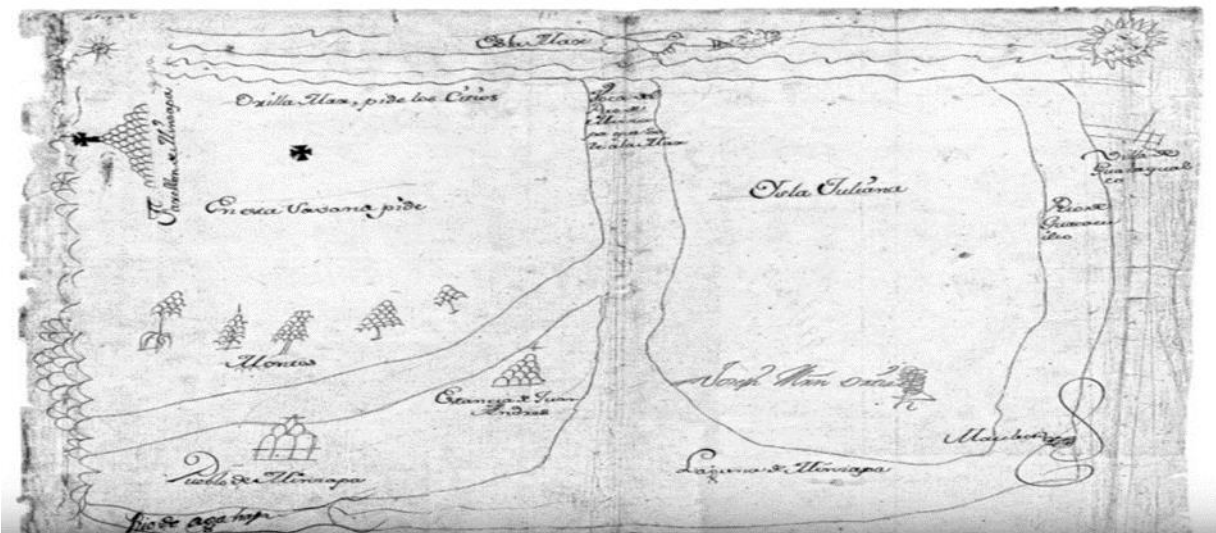
Anexos

Anexo 1



Monstruo de la Tierra, mitología Olmeca, fotografía obtenida de la página web <http://espacioolmeca.blogspot.com/2007/11/el-monstr.html>

Anexo 2



Uno de los primeros mapas del Rio Coatzacoalcos, obtenido de la revista RAÍCES revistas de cultura y análisis, en el artículo de "Nuevos Datos sobre la Fundación de Coatzacoalcos", con autoría del Lic. Javier Pulido Biosca.

Anexo 3



Oficinas de las industrias “S. Pearsons & Son”, en Coatzacoalcos, uno de los edificios más lujosos de la localidad en esa época. Fotografía recabada del libro Ferrocarril Nacional de Tehuantepec Reseña histórica y resumen general de los trabajos llevados a cabo durante la administración de los Sres. S. Pearson & Son Ltd hasta el 31 de diciembre de 1906, con autoría del Ingeniero Don Ángel Peimbert.

Anexo 4



Título: Hombres acompañados por un militar, observan cañón construido bajo la dirección de Manuel Mondragón, Creador: Casasola, 1907, recabada del Instituto Nacional de Antropología e Historia Sistema Nacional de Fototecas, localizado en la Ciudad de México, Ciudad de México, México, Derechos D.R. Instituto Nacional de Antropología e Historia, México, Declaración de uso Creative Commons (by-nc-nd), con Identificador oai:mexicana.cultura.gob.mx:0010000/0434659

Porfirio Díaz, Presidente -
Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos,
á sus habitantes, sabed:

Que el Congreso de la Unión ha tenido á bien
decretar lo siguiente:

"El Congreso de los Estados Unidos Mexi-
canos decreta:

Artículo único. - Se aprueba el contrato
celebrado entre el Ciudadano General Francis-
co Z. Mena, Secretario de Estado y del Despa-
cho de Comunicaciones y Obras Públicas, en
representación del Ejecutivo de la Unión; y Sir
Westman D. Pearson Bart. actuando con la fir-
ma de S. Pearson & Son, para el dragado
de la Barra y Canal del Puerto de Coatzaco-
alcos.

Trinidad García, diputado presidente. =
R. Dondé, senador presidente. = Daniel García,
diputado secretario. = Alejandro Vazquez del
Mercado, senador secretario.

Por tanto, mando se imprima,

Primera parte del contrato original para el dragado del Río Coatzacoalcos en la Barra y Canal para el mismo puerto, Obtenido del libro de la Secretaria de Comunicaciones y obras Públicas, Autógrafos 1895-1896, del Fondo de Comunicaciones y obras Publicas del AGN.

publique, circule y se le dé el debido cumplimiento
to.

Dado en el Palacio del Poder Ejecutivo
de la Unión, en México, a veintinueve de Mayo de
mil ochocientos noventa y seis.

Expirio Díaz

A. C. General, Francisco L. Mena
Secretario de Estado y del Despacho de Comu-
nicaciones y Obras Públicas.

Segunda parte del contrato original para el dragado del Río Coatzacoalcos en la Barra y Canal para el mismo puerto, Obtenido del libro de la Secretaria de Comunicaciones y obras Públicas, Autógrafos 1895-1896, del Fondo de Comunicaciones y obras Publicas del AGN.

106
El contrato á que se refiere el anterior decreto,
es el siguiente:

Contrato celebrado entre el Señor
General D. Francisco J. Mena, Secretario de Esta-
do y del Despacho de Comunicaciones y Obras
Públicas, en representación del Ejecutivo de la
Unión; y Sir Westman D. Pearson Bart. actuando
con la firma de S. Pearson & Son, para el
dragado de la Barra y Canal del Puerto de
Coatzacoalcos.

1.º - Sir Westman D. Pearson Bart., que
en el curso de este contrato será llamado el -
"Contratista", se compromete á dragar la Barra
y Canal Marítimo del Puerto de Coatzacoal-
cos, de conformidad con los planos y dibujos
aprobados por la Secretaría de Comunicaci-
ones y Obras Públicas y que van anejos á este
Contrato, en los términos siguientes:

El dragado de la Barra y del Canal,
comenzará inmediatamente que pueda llegar
al lugar de los trabajos la draga que ahora
tiene el Contratista en las Yslas Bermudas. -
dándose principio á la obra por la remoción
de la Barra hasta una profundidad de ocho
metros de agua en la baja mar.

El Canal será dragado en la longi-
tud que muestran los planos, hasta la misma
profundidad de ocho metros de agua en la baja

Tercera parte del contrato original para el dragado del Río Coatzacoalcos en la Barra y Canal para el mismo puerto, Obtenido del libro de la Secretaria de Comunicaciones y obras Públicas, Autógrafos 1895-1896, del Fondo de Comunicaciones y obras Publicas del AGN.

conca mar; tendrá así como la Barra, una anchura
refer en su lecho ó fondo, de cien metros por lo
1870 y menos, y sus taludes serán dragados en la
Conv. extensión necesaria á juicio del Ingeniero In-
ca spector, para asegurar su permanencia, con tal
to que no sea inferior á la que muestran los di-
seños.

El material dragado será deposita-
do en el mar en el punto que designe el In-
geniero Inspector, siempre que no exceda de
tres kilómetros de distancia del lugar en que
se estuviere dragando, y que la draga pueda
fácilmente llegar á él.

2º - El dragado, una vez comenzado,
se continuará hasta su término sin mas inte-
ruperiones que las ocasionadas por el estado
desfavorable del mar, los casos fortuitos ó de
fuerza mayor, los dias feriados que fuere pre-
ciso guardar y los necesarios para reparacio-
nes de la misma draga.

3º - El dragado de arena, fangos, ma-
teriales blandos ó arcilla compacta, será pa-
gado al Contratista á razón de \$0.60 por to-
nelada de mil kilogramos. El dragado de
roca ó madrepora si la hubiere, á precio de
costo mas veinte por ciento.

4º - Los pagos se harán al con-
tratista por liquidaciones mensuales de los
trabajos hechos, entregándole la Aduana de

Cuarta parte del contrato original para el dragado del Río Coatzacoalcos en la Barra y Canal para el mismo puerto, Obtenido del libro de la Secretaria de Comunicaciones y obras Públicas, Autógrafos 1895-1896, del Fondo de Comunicaciones y obras Públicas del AGN.

Vera Cruz semanalmente \$ 3,000 y el remanente del importe de la liquidación en bonos de la Deuda Interior amortizable, del 5%, que recibirá en la Tesorería General de la Nación, al promedio del precio que hubieren obtenido dichos bonos en el mes anterior y con un descuento sobre su valor nominal de $1\frac{5}{8}$ por ciento.

5º - Si durante la ejecución de este contrato se pusiere en vigor otro u otros contratos que el contratista celebrare o hubiere celebrado respecto del Puerto de Salina Cruz en conexión con el de Coatzacoalcos, el presente contrato quedará refundido en aquel o aquellos y desde ese momento, sin valor ni efecto alguno para lo sucesivo.

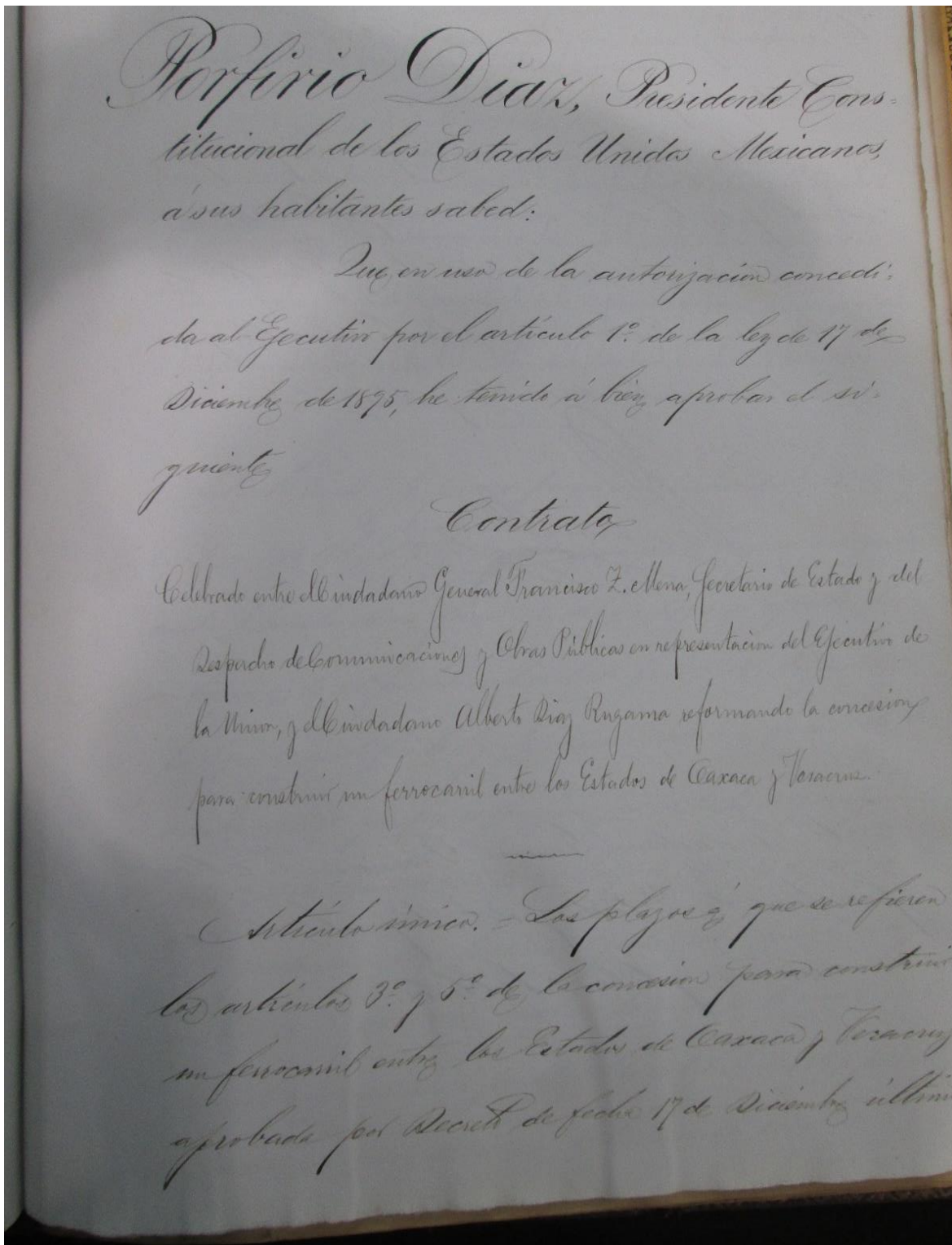
Las estampillas que cause este contrato serán suministradas por la Secretaría de Comunicaciones.

México, Marzo 30 de 1896. = Francisco J. Mena = rubrica = Westman D. Parson = S. Pearson & Son = rubrica

Es copia: México, Mayo de 1896

[Firma manuscrita]

Quinta parte del contrato original para el dragado del Río Coatzacoalcos en la Barra y Canal para el mismo puerto, Obtenido del libro de la Secretaria de Comunicaciones y obras Públicas, Autógrafos 1895-1896, del Fondo de Comunicaciones y obras Públicas del AGN.



Primera parte del contrato original para la creación de un Ferrocarril que conectara los estados de Veracruz y Oaxaca, Obtenido del libro de la Secretaria de Comunicaciones y obras Públicas, Autógrafos 1895-1896, del Fondo de Comunicaciones y obras Públicas del AGN.

se autoriza desde la fecha de la promulgación de
esta reforma.

México, Marzo veintiocho de mil ochocien-
tos noventa y seis. — Francisco L. Menz. — Al-
berto Díaz Ruzama.

Por tanto mando se imprima, publique,
circule y se le dé el debido cumplimiento.

Dado en el Palacio del Poder Ejecutivo de
la Unión en México, á veintiocho de Marzo
de mil ochocientos noventa y seis.

Francisco Díaz

Al Ciudadano General Francisco L. Menz
Secretario de Estado y del Despacho de Co-
municaciones y Obras Públicas.

Segunda parte del contrato original para la creación de un Ferrocarril que conectara los estados de Veracruz y Oaxaca, Obtenido del libro de la Secretaria de Comunicaciones y obras Públicas, Autógrafos 1895-1896, del Fondo de Comunicaciones y obras Públicas del AGN.

Anexo 7



Antigua Oficina de Correos y Telégrafos, ubicada anteriormente en la calle Malpica, cercana al río, fotos obtenidas del acervo de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, localizada en el AGN, con los siguientes datos para consulta: 42027/11/Reg.208629.referenciaMX09017AGN0000025899277



Fotografía de la Antigua Oficina de Correos y Telégrafos, tomada a la vuelta de la misma, ubicada en la calle Malpica, cercana al río, fotos obtenidas del acervo de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, localizada en el AGN, con los siguientes datos para consulta: 42027/11/Reg.208629.referenciaMX09017AGN0000025899277



Fotografía de la Antigua Oficina de Correos y Telégrafos, tomada a la vuelta de la misma, ubicada en la calle Malpica, cercana al río, fotos obtenidas del acervo de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, localizada en el AGN, con los siguientes datos para consulta: 42027/11/Reg.208629.referenciaMX09017AGN0000025899277

Anexo 8



Fotografía previa al viaje inaugural de Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, se encuentra Porfirio Díaz junto con su comitiva, Weetman Pearson se encuentra a la derecha detrás del presidente y detrás a su izquierda se localiza John Body, Imagen recuperada del libro Ferrocarril Nacional de Tehuantepec Reseña histórica y resumen general de los trabajos llevados a cabo durante la administración de los Sres. S. Pearson & Son Ltd hasta el 31 de diciembre de 1906, con autoría del Ingeniero Don Ángel Peimbert, ubicado en la biblioteca CEDIF, Puebla.



Fotografía de Porfirio Díaz con John Body, , Imagen recuperada del libro Ferrocarril Nacional de Tehuantepec Reseña histórica y resumen general de los trabajos llevados a cabo durante la administración de los Sres. S. Pearson & Son Ltd hasta el 31 de diciembre de 1906, con autoría del Ingeniero Don Ángel Peimbert, ubicado en la biblioteca del CEDIF, Puebla.

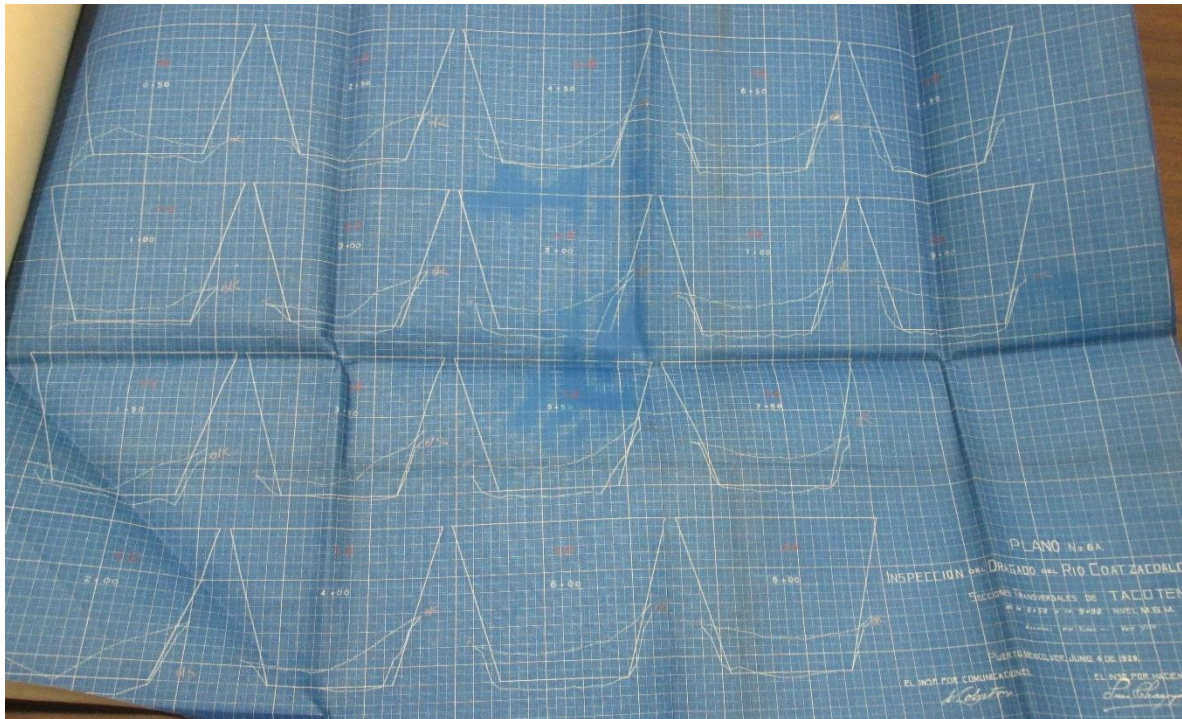


Imagen individual, es Weetman Pearson retrato al Oleó; recuperada del libro Ferrocarril Nacional de Tehuantepec Reseña histórica y resumen general de los trabajos llevados a cabo durante la administración de los Sres. S. Pearson & Son Ltd hasta el 31 de diciembre de 1906, con autoría del Ingeniero Don Ángel Peimbert, ubicado en la biblioteca del CEDIF, Puebla.

Anexo 9



Fotografía del plano original del gradado del río en 1929, para que al puerto pudieran entrar embarcaciones de mayor magnitud, obtenido de Secretaría de Comunicaciones y Transportes localizado en el AGN, con los siguientes dígitos para su consulta: Comunicaciones y obras públicas caja 327 41646/02 exp. 19.



Fotografía del plano original del gradado del río en 1929, para que al puerto pudieran entrar embarcaciones de mayor magnitud, obtenido de Secretaría de Comunicaciones y Transportes localizado en el AGN, con los siguientes dígitos para su consulta: Comunicaciones y obras públicas caja 327 41646/02 exp. 19.

Anexo 10

Información de la producción sobre la que se calculaban los impuestos a pagar.

Años	Metros Cúbicos producidos	Años	Metros Cúbicos Producidos
1901	1 645	1917	8 790 538
1902	6 395	1918	10 147 587
1903	11 983	1919	13 843 077
1904	19 972	1920	24 886 965
1905	39 944	1921	30 962 752
1906	79 889	1922	29 420 867
1907	159 777	1923	22 742 581
1908	625 962	1924	22 742 581
1909	431 399	1925	18 376 542
1910	577 755	1926	14 405 404
1911	1 995 675	1927	10 194 137
1912	2 632 467	1928	7 937 102
1913	4 085 261	1929	7 104 531
1914	4 170 970	1930	6 284 565
1915	5 229 480	1931	5 552 554
1916	6 445 957	1932	3 591 080

Archivo Municipal de Amatlán Veracruz.

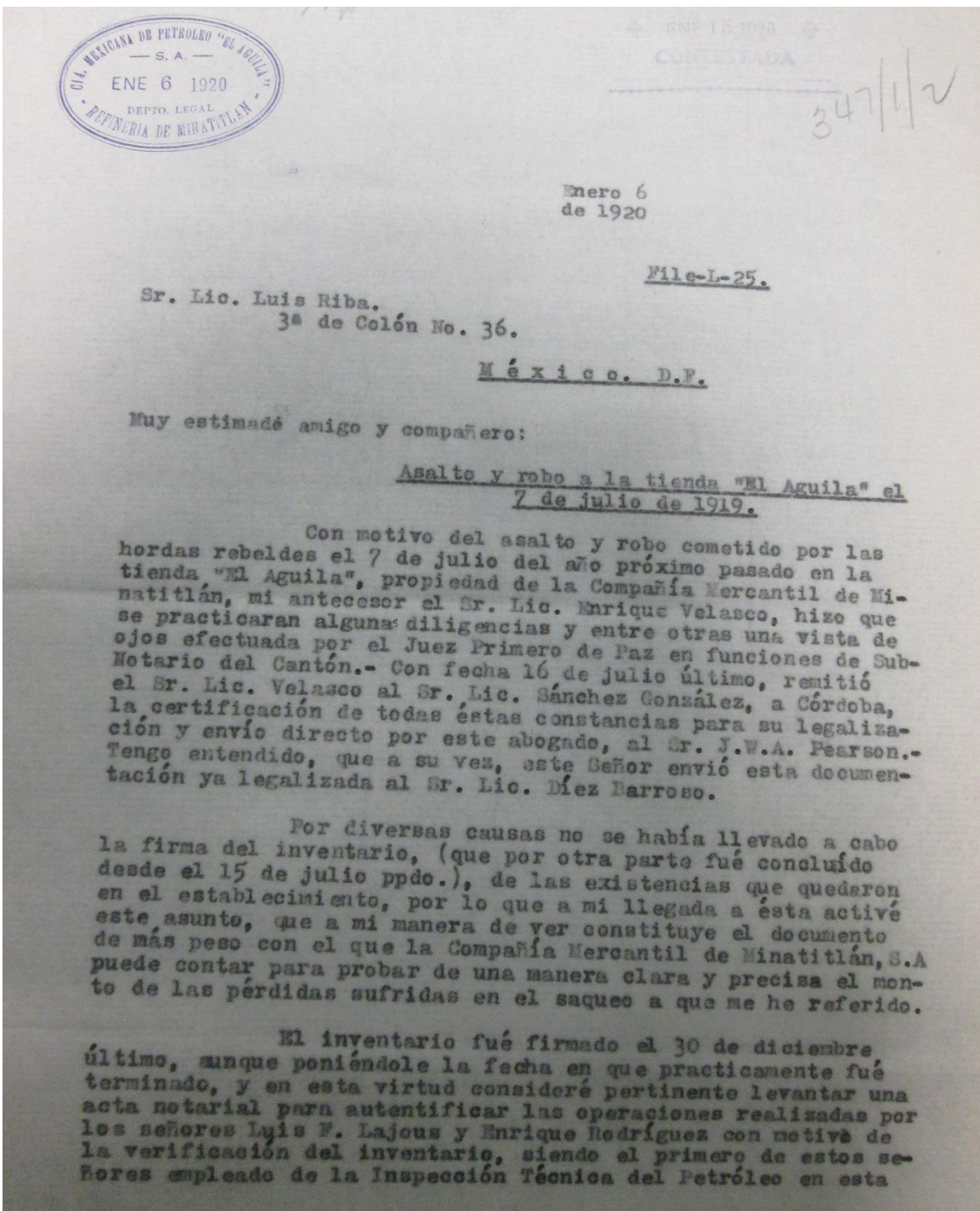
Anexo 11

Producción petrolera por barriles en las tres primeras décadas del S.XX.

1910	1921	1930
6 634 079	194 755 710	39 529 914

(Juárez, 2012, pág. 239)

Anexo 12



Primera parte del documento en el que se menciona sobre el roba a la tienda del "Águila" localizada en Minatitlán, en julio de 1919, obtenido del Fondo de Expropiación, del Archivo Histórico de Pemex, Caja 28, expediente 59302, foja 36.

Julio 4 de 1919. 347/12

Sr. Lic. Don.
Francisco Díez Barroso.
3ª de Colón N° 36.

México. D.F.

Muy estimado amigo y compañero:

ATAQUES A LA COMPANIA. DEVOLUCION DE UNA BATERIA ELECTRICA Y UNA CAJA CON KAKI.

El tráfico entre Puerto México y Santa Lucrecia se ha suspendido con fecha de hoy, debido según las noticias -- que tengo a que no hay escolta suficiente para que corran -- los trenes.

En esa virtud y como está corriendo el término de cinco días que tiene el Agente del Ministerios Público para formular su pedimento, con fecha de hoy he dirigido al Sr. - Lic. Don Manuel Garfias Salinas, el telegrama cuya copia adjunto a Ud., para que me comunique si el Agente del Ministerio Público ha formulado conclusiones, para que en el caso - de que sean contrarias a los intereses de la Compañía, formule por telegrafo las de la misma Compañía, a reserva de -- ratificarlas per escrito.

Sin más por ahora soy como siempre de Ud. afmo. a migo atto. compañero y .

S. S.

EV/jmc.

Documento donde se exige la devolución y/o localización de una fuente de una batería eléctrica y una caja con kaki, que previamente fueron robadas, por civiles locales en Minatitlán, documento obtenido del Fondo de Expropiación, del Archivo Histórico de Pemex, Caja 2207, expediente 59559, foja 12.

En la Ciudad de Minatitlán a las 3 tres de la tarde del día 30 treinta de Diciembre de 1919 mil novecientos diez y nueve, constituido el Ciudadano Paulino Bonada, Juez Pringero Municipal y Sub-Notario de esta misma Ciudad, presentes los testigos de Asistencia Ciudadanos Maximino Jara y Joaquín Escalona, de esta vecindad con habitación en respectivas casas sin número de la calle de Hidalgo de esta propia Ciudad, mayores de edad casados, el primero comerciante y el segundo farmacéutico, ambos con capacidad legal para testificar, conocidos del suscrito Sub-Notario y los Instrumentales que al final se expresarán, en lagasa conocida con el nombre de "Casa de fierro", donde está instalado el almacén y despacho de ventas de la tienda denominada "El Aguila", propiedad de la Compañía Mercantil de Minatitlán, S.A., para levantar la presente acta a solicitud del Señor Federico W. Blake, Gerente de la misma Compañía y a efecto de autentificar la firma del Inventario y demás operaciones verificadas por los señores Luis F. Lajous y Enrique Rodríguez.- El Señor Luis F. Lajous expuso: que con motivo del saqueo de que fué víctima el establecimiento de comercio denominado "El Aguila" el 7 siete de Julio último por parte de las fuerzas rebeldes a las órdenes de Cástulo Pérez, Torruco y otros Jefes que entraron a ésta Plaza la madrugada de ese día, el Señor Gerente de la Compañía Mercantil de Minatitlán, S.A., propietaria del establecimiento aludido, solicitó que el exponente en unión del Señor Enrique Rodríguez, presenciara y comprobara un inventario de las existencias que quedaron en la tienda "El Aguila", después del saqueo de que fué víctima, inventario que practicaron los señores Abraham F. Old y Justo Pardo, a efecto de que teniendo en cuenta el inventario practicado por dicha negociación con fecha 31 treinta y uno de Marzo último y las operaciones mercantiles hechas por la misma negocia-

Primera parte del documento que narra los hechos la tienda perteneciente al Águila al momento de ser saqueada por civiles comandados por Torruco y otros jefes rebeldes, Obtenido del Fondo de Expropiación, del Archivo Histórico de Pemex, Caja 2198, expediente 59302, foja 38.

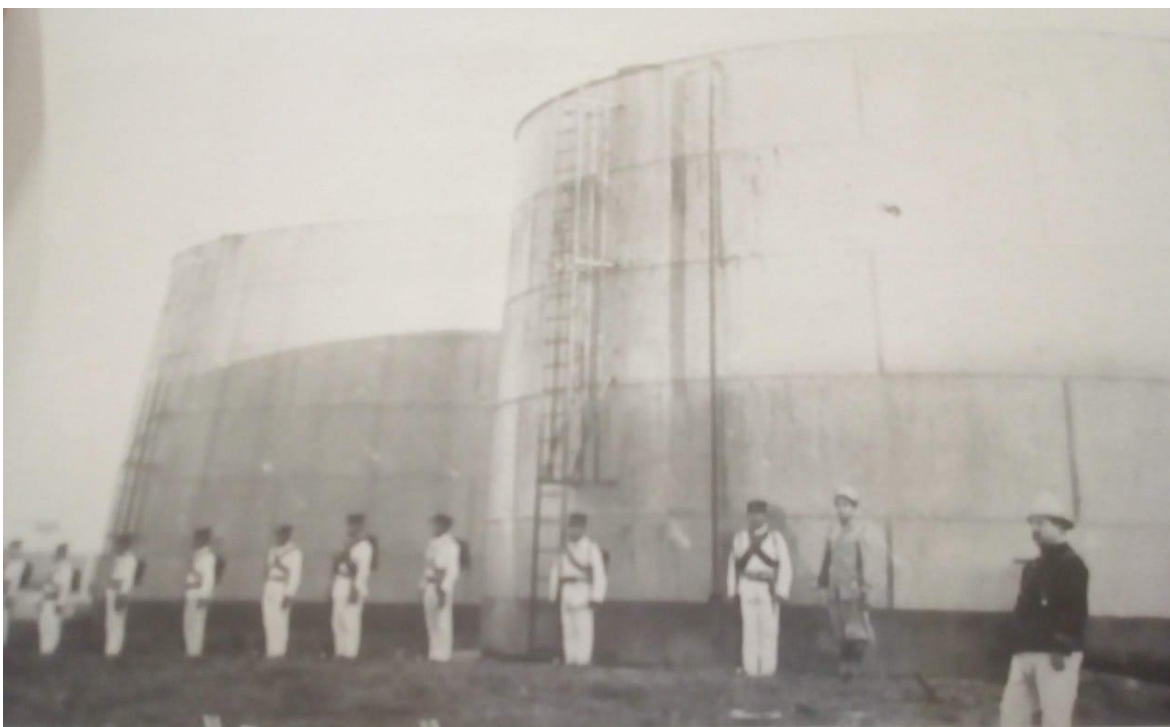
ción desde esta fecha hasta el 6 seis de julio último, se
obtuviera el monto exacto de las pérdidas sufridas; que el
inventario fué practicado por los señores Abraham P. Old y
Justo Pardo bajo la presencia del exponente y del señor Ma-
rique Adríguez, y tuvieron a la vista y comprobaron el li-
bro de Inventarios y Balances de la negociación, el libro
especial de ventas y las partidas correspondientes a las
compras efectuadas para la tienda "El Aguila" a contar del
1º primero de abril al 6 seis de julio último.- Que lleva-
ron a término el inventario a que se ha venido refiriendo,
arrojando dicho inventario una existencia en mercancías --
por valor de \$ 86,300.87 Ochenta y seis mil trescientos pa-
sos, ochenta y siete centavos, por lo que, para apreciar
el monto de las pérdidas sufridas han practicado y verifi-
cado las operaciones siguientes, teniendo a la vista los
libros de la negociación: Mercancías según inventario el
31 treinta y uno de Marzo de 1919 mil novecientos diez y
nueve. Libro de Inventarios y Balances: \$ 158,115.17 cien-
to cincuenta y ocho mil ciento quince pesos, diez y siete
centavos.-- Más compras de mercancías del 1º primero de A-
bril de 1919 mil novecientos diez y nueve al 6 seis de Ju-
lio del mismo año, según partidas comprobadas en los libro
de la negociación: \$ 21,341.62 Veintian mil trescientos
cuarenta y un pesos, sesenta y dos centavos.- Que suman:--
\$ 179,456.79 ciento setenta y nueve mil cuatrocientos cin-
cuenta y seis pesos; setenta y nueve centavos.- Menos ven-
tas efectuadas por la tienda "El Aguila" del 1º primero de
Abril al 6 seis de Julio de 1919 mil novecientos diez y --
nueve: (Partidas verificadas en el Libro especial de venta
con deducción del 28.68% veintiocho céntimos por ciento pa-
ra el efecto de obtener el monto de las ventas al precio de
costo: \$ 38,975.73 treinta y ocho mil novecientos setenta
y cinco pesos, setenta y tres centavos. La diferencia de -
una existencia de mercancías al 6 seis de Julio de 1919 --

Segunda parte del documento que narra los hechos la tienda perteneciente al Águila al momento de ser saqueada por civiles comandados por Torruco y otros jefes rebeldes, Obtenido del Fondo de Expropiación, del Archivo Histórico de Pemex, Caja 2198, expediente 59302, foja 38v.

... mil novecientos diez y nueve igual a \$ 140,481.06 ciento -
 cuarenta mil cuatrocientos ochenta y un pesos, seis cente-
 avos.- Inventario presenciado y comprobado por el exponente
 y el Señor Rodríguez: \$ 86,300.87 ochenta y seis mil tres-
 cientos pesos, ochenta y siete centavos. Total faltante en
 mercancías después del saqueo: \$ 54,180.19 cincuenta y cua-
 tro mil ciento ochenta pesos, diez y nueve centavos.- A --
 continuación el Señor Enrique Rodríguez, expuso: que es --
 verdad y le consta todo lo expuesto por el Señor Luis F. --
 Lajous; que en unión de dicho Señor presenció y comprobó --
 y llevó a término el inventario a que se ha venido hacien-
 do mención y verificó las partidas correspondientes en los
 libros de la negociación. Y agregó: que era Presidente Mu-
 nicipal de Minatitlán, cuando verificó el inventario y que
 con el caracter expresado, practicó varias diligencias en
 la Tienda "El Aguila" el día del saqueo de que fué víctima
 por parte de los rebeldes capitaneados por Cástulo Pérez,-
 Torruco y otros Jefes que entraron a esta esa madrugada.--
 Los Señores Blake, Lajous, Rodríguez, Old y Pardo que es-
 tan presentes en este acto, son vecinos de esta misma Cua-
 dad, mayores de edad, con capacidad legal para obligarse y
 contratar y conocidos del subscribe Sub-Notario, cuya i-
 dentidad y aptitud certifique.- Fueron testigos Instrumenta-
 les los Ciudadanos Alfredo Ortiz y José Vicente Vidal, de
 esta vecindad con domicilios en casas de esta propiedad --
 Ciudad, mayores de edad, el primero soltero, empleado Muni-
 cipal; el segundo casado, comerciante; ambos con capacidad
 legal para testificar y conocidos del Subscrito Sub-Notario
 Léida la presente acta a los otorgantes ante los testigos,-
 explicándoles el valor y fuerza de su contenido, estuvieron
 conformes, la ratificaron en todas sus partes y firmaron en
 unión de los testigos y subscribe Sub-Notario, al calce.--
 Se hace constar que la presente acta no causa más timbres -
 que los de Protocolo. Damos fé.--F.W. Blake.--Luis F. Lajous
 E. Rodríguez.--A.P. Old.--Justo J. Pardo.--ASISTENCIA.

Tercera parte del documento que narra los hechos la tienda perteneciente al Águila al momento de ser saqueada por civiles comandados por Torruco y otros jefes rebeldes, Obtenido del Fondo de Expropiación, del Archivo Histórico de Pemex, Caja 2198, expediente 59302, foja 39.

Anexo 13



Tanques de almacenamiento de El Águila en el Antiguo Puerto México custodiados por tropas Carrancistas, en 1914, imágenes recuperadas del libro Coatzacoalcos 100 años.

Anexo 14

Crecimiento demográfico, de los principales centros urbanos emergentes en Veracruz 1910-1930

Municipio	Años y		Habitantes
	1910		1930
Ozuluama	4 939		11 147
Pánuco	12 148		27 420
Pueblo Viejo	2 403		9 616
Tampico Alto	5 262		8 063
Alamo Temapache	14 557		18 277
Tamiahua	10 306		14 373
Tehuacán	4 719		8 090
Tuxpan	16 379		27 603
Minatitlán	8 921		21 273
Puerto México	6 616		22 271

(Juárez, 2012, pág. 238)

Anexo 15

Tabla de los yacimientos encontrados en las primeras tres décadas del S.XX, en la zona norte del estado de Veracruz

Nombre	Año del descubrimiento
San Diego	1908
Juan Casiano	1909
Potrero del Llano	1910
Alazán (Viejo)	1912
Álamo	1913
Naranjos	1913
Tepetate	1915
Cerro Azul	1916
Juan	1916
Chiconcillo-San Miguel	1918
Chinanmpa Sur	1920
Zacamixtle	1921
Tierra Blanca	1921
Cerro Viejo	1921
Toteco	1921
Chapopote Nuñez	1922
Paso Real	1925
San Isidro	1927

El petróleo, Petróleos Mexicanos, México, 1971, pag. 133



Fotografía del descubrimiento del pozo #4 en el Potrero del Llano, que en su momento fue el pozo más redituable del mundo

Anexo 16

A continuación se presentan una serie de fotografías, donde se logra visualizar las mejoras del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec imágenes que tiene una leyenda debajo de la fotografía,



Fotografía del mapa del Istmo de Tehuantepec, tomada en el CEDIF, Puebla.



Vista del Ferrocarril de Tehuantepec 1; obtenida de la Exposición fotográfica, "Un Sueño Interoceánico: Viaje por el istmo de Tehuantepec" que se presentó en el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos donde se mostró el álbum "Las obras del Puerto de Veracruz y el Istmo de Tehuantepec desde el Atlántico al Pacífico, del año 1897" capturadas por el fotógrafo Carlos de Landa y Escandón de la colección Secretaria de Cultura/CNPPCF/MNFM/CEDIF



Vista del Ferrocarril de Tehuantepec 2. obtenida de la Exposición fotográfica, "Un Sueño Interoceánico: Viaje por el istmo de Tehuantepec" que se presentó en el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos donde se mostró el álbum "Las obras del Puerto de Veracruz y el Istmo de Tehuantepec desde el Atlántico al Pacífico, del año 1897" capturadas por el fotógrafo Carlos de Landa y Escandón de la colección Secretaria de Cultura/CNPPCF/MNFM/CEDIF.



Vista del Ferrocarril de Tehuantepec 3; obtenida de la Exposición fotográfica, "Un Sueño Interoceánico: Viaje por el istmo de Tehuantepec" que se presentó en el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos donde se mostró el álbum "Las obras del Puerto de Veracruz y el Istmo de Tehuantepec desde el Atlético al Pacífico, del año 1897" capturadas por el fotógrafo Carlos de Landa y Escandón de la colección Secretaria de Cultura/CNPPCF/MNFM/CEDIF.



Estacion Ferroviaria de Coatzacoalcos 1; obtenida de la Exposición fotográfica, "Un Sueño Interoceánico: Viaje por el istmo de Tehuantepec" que se presentó en el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos donde se mostró el álbum "Las obras del Puerto de Veracruz y el Istmo de Tehuantepec desde el Atlético al Pacífico, del año 1897" capturadas por el fotógrafo Carlos de Landa y Escandón de la colección Secretaria de Cultura/CNPPCF/MNFM/CEDIF.



Estacion Ferroviaria de Coatzacoalcos 2; obtenida de la Exposición fotográfica, "Un Sueño Interoceánico: Viaje por el istmo de Tehuantepec" que se presentó en el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos donde se mostró el álbum "Las obras del Puerto de Veracruz y el Istmo de Tehuantepec desde el Atlántico al Pacífico, del año 1897" capturadas por el fotógrafo Carlos de Landa y Escandón de la colección Secretaría de Cultura/CNPPCF/MNFM/CEDIF.



Imágenes recuperadas del libro Ferrocarril Nacional de Tehuantepec Reseña histórica y resumen general de los trabajos llevados a cabo durante la administración de los Sres. S. Pearson & Son Ltd hasta el 31 de diciembre de 1906, con autoría del Ingeniero Don Ángel Peimbert.



Imagen recuperadas del libro Ferrocarril Nacional de Tehuantepec Reseña histórica y resumen general de los trabajos llevados a cabo durante la administración de los Sres. S. Pearson & Son Ltd hasta el 31 de diciembre de 1906, con autoría del Ingeniero Don Ángel Peimbert.



Ferrocarril de Tehuantepec puente de paso interior; obtenida de la Exposición fotográfica, "Un Sueño Interoceánico: Viaje por el istmo de Tehuantepec" que se presentó en el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos donde se mostró el álbum "Las obras del Puerto de Veracruz y el Istmo de Tehuantepec desde el Atlético al Pacífico, del año 1897" capturadas por el fotógrafo Carlos de Landa y Escandón de la colección Secretaria de Cultura/CNPPCF/MNFM/CEDIF.



Imagen recuperadas del libro Ferrocarril Nacional de Tehuantepec Reseña histórica y resumen general de los trabajos llevados a cabo durante la administración de los Sres. S. Pearson & Son Ltd hasta el 31 de diciembre de 1906, con autoría del Ingeniero Don Ángel Peimbert.



Imagen recuperadas del libro Ferrocarril Nacional de Tehuantepec Reseña histórica y resumen general de los trabajos llevados a cabo durante la administración de los Sres. S. Pearson & Son Ltd hasta el 31 de diciembre de 1906, con autoría del Ingeniero Don Ángel Peimbert.



F. C. N. DE T. - MUELLES DE ACERO, EN PRINCIPIO DE CONSTRUCCION EN COATZACOALCOS

Imagen recuperadas del libro Ferrocarril Nacional de Tehuantepec Reseña histórica y resumen general de los trabajos llevados a cabo durante la administración de los Sres. S. Pearson & Son Ltd hasta el 31 de diciembre de 1906, con autoría del Ingeniero Don Ángel Peimbert.



Vista de Coatzacoalcos; obtenida de la Exposición fotográfica, "Un Sueño Interoceánico: Viaje por el istmo de Tehuantepec" que se presentó en el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos donde se mostró el álbum "Las obras del Puerto de Veracruz y el Istmo de Tehuantepec desde el Atlético al Pacífico, del año 1897" capturadas por el fotógrafo Carlos de Landa y Escandón de la colección Secretaria de Cultura/CNPPCF/MNFM/CEDIF.



Vista del ferrocarril de Tehuantepec en el Cañon de Chivela; obtenida de la Exposición fotográfica, “Un Sueño Interoceánico: Viaje por el istmo de Tehuantepec” que se presentó en el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos donde se mostró el álbum “Las obras del Puerto de Veracruz y el Istmo de Tehuantepec desde el Atlético al Pacífico, del año 1897” capturadas por el fotógrafo Carlos de Landa y Escandón de la colección Secretaria de Cultura/CNPPCF/MNFM/CEDIF.

Anexo 17



Edificio Inteligente de Pemex Petroquímica, vista desde la calle Jacarandas, Fotografía tomada por Luis Antonio Armas Alor.



Edificio Inteligente de Pemex Petroquímica, vista desde la calle Jacarandas, Fotografía tomada por Luis Antonio Armas Alor.

Cronología

Antes de mostrar la cronología, me gustaría aclarar que solo abarcaré los años en los cuales la ciudad de Coatzacoalcos tuvo sucesos de relevancia en el ámbito local, desde sus primeros asentamientos hasta la actualidad, con el fin de visualizar el crecimiento de la urbe en comparación con los sucesos que ocurrieron en el ámbito nacional e incluso hasta mundial, en los años que mencionaré se buscaran los hechos más sobresalientes a nivel nacional e internacional, pero de igual manera tomaré en cuenta algunos sucesos nacionales o internacionales que sean relevantes para el tema, y/o importantes para la historia mundial y darme un contexto global ya que al ser un puerto de altura y cabotaje se ve afectado por las tendencias generales, recordando que Coatzacoalcos no es un hecho aislado, ya que se encuentra en un estado, perteneciente a una nación que está inmersa en una política de globalización, de igual forma los cuadros vacíos lo que no quiere decir que no ocurrió nada, simplemente no fue relevante para para el tema, por lo cual se omitieron los hechos.

Es de gran importancia ya que se explica de manera general como fue la transformación de esta región, conforme los distintos hechos y sucesos que se llevaron a cabo a lo largo de la historia.

Año en que sucedió	Local (Coatzacoalcos)	Nacional	Mundial
2200 AC	Los vestigios más antiguos encontrados en Coatzacoalcos datan de esa fecha		
1200 AC (es el registro más antiguo)	En la región de la cuenca del río Coatzacoalcos se localiza un gran	Inicia la construcción de obras hidráulicas en los centros urbanos mesoamericanos.	Ramsés II se convierte en faraón. En la península ibérica comienza el declive de la Edad de Bronce.

que se tiene hasta la actualidad, de un asentamiento en el Coatzacoalcos)	asentamiento Olmeca.		
900 AC	Existe una migración importante en la zona, sin embargo, quedan grupos olmecas asentados en la cuenca del río.	*Abandono de la ciudad Olmeca San Lorenzo. *Aparecen los primeros indicios de agricultura.	*Japón se inicia a desarrollar la alfarería. *se inventa el arco y la flecha.
753 AC	La cultura Olmeca persiste en la cuenca del río Coatzacoalcos.	Continúan desarrollándose culturas como los mayas y zapotecas.	Se funda ROMA.
500 AC	Se sabe que todavía existían asentamientos de cultura olmeca, pero en menor cantidad	Las culturas mesoamericanas del periodo preclásico están llegando a su apogeo.	Siglo de oro de la cultura griega, (siglo de Pericles)
200 AC	La civilización Olmeca comienza a perder su esplendor.	Se da inicio al periodo clásico.	Palestina obtiene un gran nivel económico.
NACIMIENTO	D	E	CRISTO
400 DC	SIN INFORMACIÓN	Esplendor de Teotihuacán.	En Alejandría la filósofa griega Hipatia se distingue como una de las primeras

			mujeres científicas y se convierte en la líder de la escuela neoplatónica.
476 DC	SIN INFORMACIÓN DE LA ZONA.	Continúa el desarrollo de las culturas prehispánicas: Teotihuacana, Maya, Zapoteca, Chalchihuites.	Caída del imperio Romano de Occidente.
650 DC	SIN INFORMACIÓN.	*Inicia el abandono de Teotihuacán. *Apogeo de las culturas prehispánicas.	En la Hispania visigoda, se suceden los Concilios de Toledo: el VIII en 653, el IX en 655 y el X en 656.
947 DC	Año en la que Quetzalcóatl, (según la leyenda) se desvanece en las aguas del Río Coatzacoalcos	*El periodo clásico está llegando a su fin (900 DC). *Se funda la ciudad de Tula. (900 DC) *inicia el periodo posclásico (901 DC)	EN LO PARTICULAR NINGÚN DATO RELEVANTE.
1325	SIN INFORMACIÓN	*se funda la ciudad de México-Tenochtitlan	*La monarquía ya está bien afianzada en Europa
1492	SIN INFORMACIÓN	*Apogeo de las culturas posclásicas, Tolteca, Mixteca, Mexica, Maya, Purépecha, Tlaxcalteca.	Cristóbal Colon descubre América.

1519	Algunos estudios reflejan que la llamada Malinche es nativa de esta zona.	Se funda la Villa Rica de la Vera Cruz.	Legada de cortes a las costas de lo que hoy se conoce como la península de Yucatán.
1521	Hernán Cortes describe la presencia de un asentamiento en la cuenca del río Coatzacoalcos.	Cae México-Tenochtitlan	*Fernando de Magallanes realizaba sus viajes de exploración. Martin Lutero comienza a huir de la religión cristiana.
1522	08/6 Se funda una Villa española llamada "Villa del Espíritu Santo"	*comienza el reparto de las tierras en México para los españoles. *continúan los viajes de exploración en el nuevo territorio.	*Ilega la noticia a Europa de que Cortes había conquistado el nuevo mundo.
1525	Bernal Díaz del Castillo se vuelve regidor de la "Villa del Espíritu Santo"		
1771	Se inicia la exploración a conciencia de la región.	Se planifica la posibilidad de unir los dos mares por medio del río Coatzacoalcos.	La Revolución industrial estaba comenzando.
1793	Erupción del Volcán de San Martín.	*Nace Agustín de Iturbide. *se establece una imprenta en Guadalajara.	*Revolución Francesa (1789-1799). *se inaugura el museo de Louvre.

1810	SIN INFORMACIÓN	Inicia la guerra de independencia en México.	España entra en conflicto porque sus colonias se comienzan a rebelar.
1825	08/10 Se le otorga el título de Puerto bajo el decreto No. 461 firmado por Guadalupe Victoria.	23/11 La Toma de San Juan de Ulúa en la fortaleza de San Juan de Ulúa en el estado de Veracruz	
¿1850-1852?	Llega a Puerto México el Gral. Tomas Morín junto con 300 hombres	Se inaugura el 1er tramo de ferrocarril en la historia de México de 11 km entre Veracruz y El Molino.	
1858	Se cubre por primera vez la ruta marítima Nueva Orleáns- Minatitlán por el buque Quaker City	Comienza la Guerra de Reforma	
1881	22/12 Se creó el municipio de Coatzacoalcos, con la localidad de este nombre como cabecera.	Se da una alternancia en el poder, toma la presidencia Manuel Gonzales, en lugar de Porfirio Díaz.	*Comienza la construcción del canal de Panamá. *Nace Pablo Picasso
1896	Se le otorga a la compañía Pearson and Son's el contrato para modernizar los puertos de Veracruz, Puerto	Nacimiento de David Alfaro Siqueiros.	Se descubre el Uranio.

	<p>México y Salina Cruz.</p> <p>Dan inicio los trabajos de dragado de la barra y el canal de entrada al Puerto.</p>		
1900	<p>03/07</p> <p>Se eleva nuevamente de categoría y se convierte en una villa con el nombre de Puerto México.</p> <p>Se construyen las escolleras del Puerto de Coatzacoalcos, con una longitud de 1,287 metros.</p>	<p>Porfirio Díaz continúa como presidente de la Republica.</p>	<p>Una escuadra británica es equipada con telegrafía sin hilos, lo que ofrece posibilidades de coordinación militar.</p>
1906	<p>*Porfirio Díaz llega a la ciudad para inaugurar la zona industrial y entrar en funcionamiento desde ese año.</p> <p>*Comienza la Revolución en Coatzacoalcos</p>	<p>*Los últimos años de Porfirio Diaz en el poder</p> <p>*Se funda el club deportivo Guadalajara</p>	<p>*Lee de Forest inventa el triodo, dando inicio a la electrónica.</p> <p>*Comienza operar el sistema de transporte eléctrico en la capital uruguaya.</p>
1904-1906	<p>Se comienza a explotar el petróleo</p>		
1907	<p>23/01</p> <p>Ferrocarril-Se declara oficialmente inaugurada la vía</p>		

	<p>transístmica en Salina Cruz-Oaxaca</p> <p>*Se inauguraron los siete muelles del puerto de Coatzacoalcos, junto con el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec</p>		
1908	Se inaugura la refinería de Minatitlán	<p>Se funda la compañía Petrolera "El águila"</p> <p>Se lleva a cabo la entrevista Diaz-Cleeman</p>	
1910	Coatzacoalcos ya funcionaba como una ciudad industrial.	Inicio de la Revolución Mexicana.	Parlamento británico, al aprobar la Ley de la Unión según el Acta de Sudáfrica de 1909, crea la Unión Sudafricana.
1911	<p>19/03</p> <p>Se apertura el primer casino de la región llamado casino "Puerto México"</p> <p>01/07</p> <p>Se eleva a título de Ciudad a Puerto México</p>		
1914	Llegada de las tropas carrancistas a Puerto México.	Guerra de caudillos en el país.	Inicia la primera guerra mundial.

1916	Es elevada a rango de ciudad.	*El país continuaba inestable por las diferentes ideologías de los caudillos. *Constitución de 1917	La Revolución Rusa está a punto de estallar (1917)
1920	Se realiza el primer carnaval	1/06 Adolfo de la Huerta asume la presidencia de manera provisional. 3/11 Adolfo de la Huerta entrega el poder presidencial a su sucesor Álvaro Obregón. 1/12 Álvaro Obregón asume la presidencia de México.	Entra en vigor la ley seca en los Estados Unidos
1923		20/07 Asesinato de Francisco Villa.	
1925	Se celebran los 100 años del puerto	1/09 Se funda el Banco de México	
1928		17/07	

		Se asesina al presidente Álvaro Obregón Comienza el Maximato	
1930	Se construye la empresa Hidroeléctrica de Minatitlán. ¹	5/02 Pascual Ortiz Rubio toma protesta como presidente de México. El mismo día sufre un atentado en Palacio Nacional. 18/08 Se inaugura la estación de radio XEW-AM en la ciudad de México.	Se celebra por primera vez una copa mundial de futbol teniendo como país sede Uruguay
1935	Se le cambia de nombre y se establece el nombre original que se cree tenía la ciudad, Coatzacoalcos.	Llega al poder el general Lázaro Cárdenas a la presidencia del país, considerado uno de los mejores presidentes que ha tenido México. (1934)	El nazi Heinrich Himmler funda el proyecto Lebensborn, un programa de reproducción nazi.
1936	08/12 Se restituyó el nombre de Coatzacoalcos,	Se crea el Instituto Politécnico Nacional	Estalla la Guerra Civil Española

¹ Para llevar a cabo la introducción de la energía eléctrica a la ciudad, esta iniciativa surgió del Lic. Amado J. Trejo y un grupo de prominentes hombres de negocios.

	nombre original de la región		
1938	La ciudad se encuentra de fiesta el 18/marzo, el gremio petrolero festeja después de que el presidente diera por hecho que el petróleo era de los mexicanos.	El presidente Lázaro Cárdenas Expropia el petróleo.	La 2da Guerra Mundial está por estallar (1939), el mundo se encuentra en medio de una gran fricción.
1939	Febrero Se autoriza la apertura de la primera escuela secundaria dependiente del Departamento Universitario del Estado		Comienza la 2da Guerra Mundial
1940	26/07 Al Puerto de la Esperanza, llegan 600 refugiados españoles a Coatzacoalcos ²	Termina el periodo Presidencial de Lázaro Cárdenas y sube al poder Manuel Ávila Camacho	Adolf Hitler en la cumbre de su poder, la Alemania Nazi desata la Blitzkrieg contra Noruega, Dinamarca, los Países Bajos, Bélgica, Luxemburgo y Francia (abril-junio).
1942	1942 Se empezó la construcción del nuevo faro	13/05 Cuando ocurrió el hundimiento en aguas del Golfo de México del buque petrolero Potrero del	México declara la guerra a los países del eje y con ello entra a la 2da Guerra Mundial.

² El Puerto de la Esperanza fue el nombre que los refugiados le otorgaron al Puerto de Coatzacoalcos; cabe mencionar que algunas fuentes mencionan que tan solo llegaron 513 españoles.

		Llano por submarinos alemanes	
1943	<p>1/06</p> <p>Se inaugura el Faro de Coatzacoalcos "Lucio Gallardo Pavón" en el Cerro del Gavilán perteneciente a Villa Allende</p> <p>22/17</p> <p>La Cruz Roja se instala en Coatzacoalcos, gracias al Lic. Jorge Serdán presidente entonces de Veracruz</p>	<p>1/06</p> <p>Se instituye el día de la marina, celebrado por vez primera en Coatzacoalcos, encabezado por el presidente Manuel Ávila Camacho.</p>	Victoria soviética sobre la Alemania Nazi en la batalla de Stalingrado, punto de inflexión de la guerra en Europa, con esto comienza el declive Nazi.
1945		<p>19/ 10</p> <p>Plutarco Elías Calles. Presidente de México entre 1924 y 1928. Fundador del Partido Revolucionario Institucional.</p>	Concluye la 2da Guerra Mundial
1951	<p>15/12</p> <p>Apertura de la primera tienda de</p>		<p>25/02</p> <p>Buenos Aires (Argentina), el presidente constitucional Juan Domingo Perón inaugura los primeros</p>

	autoservicio en el Estado. ³		Juegos Panamericanos.
1953	25/12 Se funda la Asociación de Impulsora Del Arte A.C. (AIDA) ⁴	Se publica el decreto que reconoce el derecho a votar de las mujeres.	
1954	Convocatoria del Gobierno Federal a todos los inmigrantes en el municipio de Coatzacoalcos		
1957	Se comienza a construir el CP Pajaritos		En Liverpool (Inglaterra), Paul McCartney conoce a John Lennon
1959	Inauguración de la Cámara de Comercio de Coatzacoalcos	12/02 El presidente López Mateos crea por decreto la Comisión Nacional de Libros de Texto gratuitos. 30/12 La creación del Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores	01/01 Triunfa la Revolución Cubana

³ La tienda se nombre “Dipasa” y era propiedad de los hermanos Pavón Bremont, se encontraba en el centro de la ciudad.

⁴ Se crea a iniciativa de Don Ramón Figuerola Ruiz, su propósito era impulsar y difundir las artes, la música, y la cultura en todos los aspectos entre los habitantes de Coatzacoalcos y de todo el Sur de Veracruz, comenzó a funcionar en salones que fueron cedidos por el casino Puerto México.

		del Estado (ISSSTE)	
1962	18/03 Se inaugura el Puente Coatzacoalcos I	27/09 El presidente Adolfo López Mateos nacionaliza la industria eléctrica.	07/02 El presidente estadounidense John F. Kennedy ordena un bloqueo económico contra los habitantes de la isla.
1967	18/03 Se inaugura el CP Pajaritos por el Presidente Gustavo Díaz Ordaz.	14/02 Es firmado el Tratado para la proscripción de las Armas nucleares en América Latina y el Caribe, mejor conocido como el Tratado de Tlatelolco	
1968	Inauguración de la construcción del primer muelle en la dársena de Pajaritos	La matanza de Tlatelolco Juegos Olímpicos son celebrados en México	05/01 En Checoslovaquia comienza la Primavera de Praga.
1970		Se celebra en México la Copa Mundial de Fútbol.	10/04 Paul McCartney anuncia la separación de The Beatles.
1971	Se comienza a realizar la feria una vez concluido el Carnaval local	10/06 Estudiantes de la Universidad Nacional Autónoma de México y el Instituto Politécnico	21/10 El chileno Pablo Neruda recibe el Premio Nobel de Literatura.

		<p>Nacional salieron a las calles, para exigir al gobierno de Luis Echeverría mayor libertad política y la democratización de la enseñanza. La manifestación pacífica fue reprimida violentamente por un grupo paramilitar conocido como "Los Halcones" el cual abrió fuego contra los manifestantes dejando decenas de muertos y heridos. Este hecho es tristemente conocido como la matanza del jueves de corpus.</p>	
1972	<p>2/03</p> <p>Por decreto Presidencial, se crea la entidad Servicios Portuarios del Istmo de Tehuantepec S. A. De C. V., para operar el Puerto de Coatzacoalcos</p>	<p>19/04</p> <p>Fallece Manuel Gómez Morín. Político y rector de la UNAM Fundador del Partido Acción Nacional.</p>	<p>México y China establecen relaciones diplomáticas.</p>
1974	<p>Se comienza a construir el CP Cangrejera</p>	<p>06/01</p> <p>Muerte del pintor y muralista mexicano</p>	<p>1/07</p> <p>En Buenos Aires (Argentina) fallece Juan Domingo Perón,</p>

	realiza su primer embarque de exportación de petróleo crudo en la terminal de pajaritos.	David Alfaro Siqueiros	expresidente de Argentina. Es sucedido por su esposa, la vicepresidente Isabelita Martínez de Perón. Se convierte en la primera mujer jefe de estado de Sudamérica.
1975	Se efectúa la construcción de la terminal de Azufrera Panamericana, S. A. de C. V. y los silos de Cementos Anáhuac, S. A. de C. V.		
1976	Entra en operación el CP Cangrejera el más grande de Latinoamérica. Mediante la construcción de terminales especializadas de contenedores, se inicia el servicio multimodal transístmico entre los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz	05/05 El presidente de la república encabeza el traslado de los restos del general Ignacio Zaragoza del panteón de San Fernando en la ciudad de México al monumento construido para honrar su memoria en los fuertes de Loreto y Guadalupe en la ciudad de Puebla.	03/01 En la ONU (Nueva York) entra en vigor el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales.
1979	Se inicia la construcción de las terminales especializadas para contenedores en	llega a México el papa Juan Pablo II en su primera visita al país	

	Coatzacoalcos y Salina Cruz.		
1980	Se comienza a construir el CP Morelos Se crea el organismo descentralizado Servicio Multimodal Transístmico.		
1981	Se presenta el traje típico de Coatzacoalcos ⁵	17/08 El presidente López Portillo pronuncia un discurso en la cámara de diputados ante la inminente devaluación que se avecinaba y pronunció su famosa frase: "Defenderé el peso como un perro".	
1982	Se pone en operación el Servicio Multimodal Transístmico a cargo de SPITSA. Se reconstruyen los muelles fiscales; se construye el muelle 8 y se pavimentan los viaductos entre cada tramo de	Es fundado el Museo Nacional de Arte. Asume como presidente de la república Miguel de la Madrid Hurtado para el periodo presidencial 1982-1988.	Comienza la Guerra de las Malvinas entre el Reino Unido y Argentina.

⁵ Se presentó en la sala de cabildo del Palacio Municipal y fue diseñado por Doña Hebe Silvina Pavón Flores Leyva.

	<p>muelle, el embarcadero de Marina (3ª. Flotilla Sur) y de PEMEX, su muelle para tubería.</p> <p>15/10</p> <p>Se inaugura un nuevo faro, denominado oficialmente como Torre de control de Tráfico Marítimo, construido por la Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante y la Dirección General de Señalamiento Marítimo, dependientes de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT).</p>		
1983	<p>Coatzacoalcos, adquirió la primera grúa de muelle para contenedores del país, así como equipo para el manejo de contenedores de patio, compuesto por grúas de marco, montacargas, tractocamiones, plataformas.</p>	<p>Se funda el Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. (INEGI)</p>	<p>Comienza la nueva era tecnológica, la empresa Microsoft anuncia la primera versión de Windows denominada Windows 1.0, no publicada hasta 1985.</p>

1984	*14/05 Por bula Papal de Juan Pablo II se erige la Diócesis de Coatzacoalcos *Se inaugura el Puente Coatzacoalcos II ⁶		
1986		Por Segunda ocasión México es sede de una Copa Mundial de Futbol.	
1988	Se inaugura el CP Morelos	Las elecciones para la presidencia de la republica son ganadas por Carlos Salinas de Gortari	
1993	Extinción de la empresa de Servicios Portuarios del Istmo de Tehuantepec S. A. De C. V.		
1994	Se descentraliza la industria petroquímica, llegan 400 empleados de PEMEX al edificio inteligente. Creación de la Administración Portuaria Integral de	1/01 Se levanta en armas el Ejercito Zapatista de Liberación Nacional	1/01 Entra en vigor el Tratado de Libre Comercio de América del Norte firmado por Canadá, Estados Unidos y México

⁶ Al par de la diócesis la Parroquia de San José patrono de la ciudad es elevada a categoría de Catedral; el puente lleva como nombre "Ing. Antonio Dovalí Jaime" en su momento se catalogó como una de las 10 obras más importantes del mundo.

	Coatzacoalcos, S. A de C. V.,		
2004	<p>noviembre</p> <p>*Se inaugura el teatro de la ciudad y el centro de convenciones</p> <p>7/02</p> <p>*inauguración del museo de sitio "Luis Gonzales Calderón"</p>	Fallece el Ex presidente Jose Lopez Portillo.	
2005	Se inaugura el "Mosaico de Culturas"	Se realiza el 1er encuentro Internacional del Mar para promover al puerto (Coatzacoalcos), tras el derrame de crudo que sucedió un año antes	Fundación de Youtube actualmente la plataforma de videos más vista a nivel mundial
2006	Nuevo estilo de compras en Coatzacoalcos se inaugura la Plaza Forum ⁷	Felipe Calderón gana las elecciones para presidente de la republica con un porcentaje mínimo de diferencia contra su contrincante Andrés Manuel López Obrador	1/05 El presidente boliviano, Evo Morales, nacionaliza los hidrocarburos.
2007	Comienza la construcción del túnel sumergido, en	29/06	

⁷ Con la inauguración de esta plaza, llegan a la región marcas de prestigio como lo son Liverpool, Sanborns, Sears, Yak; más acorde con el Coatzacoalcos moderno.

	<p>el cual se encuentran varias piezas arqueológicas.</p>	<p>La Unesco declara a la Ciudad Universitaria, campus principal de la Universidad Nacional Autónoma de México, como Patrimonio de la Humanidad.</p>	
<p>2014</p>	<p>Coatzacoalcos es sede de los XXII Juegos Centroamericanos y del Caribe recibiendo el Triatlón (Varonil y Femenil), Karate y Halterofilia.</p>	<p>Los XXII Juegos Centroamericanos y del Caribe se celebraron del 14 al 30 de noviembre de 2014 en el Estado de Veracruz, teniendo como sedes, Veracruz, Xalapa, Córdoba, Tuxpan y Coatzacoalcos.</p>	