

El despegue económico moderno de Tampico. Capitalismo, compañías petroleras extranjeras, revolución y movimiento obrero, 1889-1925

Tampico's modern economic take-off. Capitalism, foreign oil companies, revolution and the labor movement, 1889-1925

Octavio Herrera Pérez

Universidad Autónoma de Tamaulipas
ocherrera@docentes.uat.edu.mx

<https://orcid.org/0000-0001-6885-2486>

Recepción: 9 de octubre de 2025. Aceptación: 20 de julio de 2026

Resumen:

El presente artículo aborda una temporalidad clave en la historia de México como fue el descubrimiento y explotación petrolera en la región de la Huasteca, cuyo impacto tuvo una resonancia a escala mundial. Fue el puerto de Tampico el pivote de la actividad industrial petrolera en la que incidieron importantes acontecimientos nacionales, como la revolución, y de orden internacional, la Primera Guerra Mundial. Y durante este proceso, de franco perfil económico capitalista, surgiría en el país un movimiento de la clase obrera, con cierta influencia estadounidense, como nunca había ocurrido en México.

Palabras clave: puerto de Tampico, comercio, lucha obrera, tensiones diplomáticas.

Abstract:

This article addresses a key temporality in the history of Mexico, such as the discovery and exploitation of oil in the Huasteca region, whose impact had a worldwide resonance. The port of Tampico was the pivot of the oil industrial activity in which important national events, such as the revolution, and of international order, the First World War, had an impact. And during this process, with a frank capitalist economic profile, a movement of the working class would emerge in the country, with a certain American influence, as had never happened in Mexico.

Keywords: port of Tampico, trade, workers' struggle, diplomatic tensions

Introducción

El presente trabajo tiene como objetivo exponer de manera sucinta la conjunción en secuencia de los procesos de carácter económico, ligado a las actividades de la infraestructura, las comunicaciones, el comercio, los servicios, la emergencia obrera y la industria petrolera, que convirtieron a Tampico en un puerto de altura de primer orden a inicios del siglo XX, con el componente estratégico de ser un nodo exportador de hidrocarburos, en un momento clave para el consumo de este producto a escala mundial. De hecho, todos estos factores actuantes en sintonía se resumen en la moderna habilitación portuaria llevada a cabo por el gobierno federal a la par del arribo ferroviario, y el descubrimiento que tuvo lugar enseguida de los ricos yacimientos petroleros en la Huasteca.

Estos acontecimientos transformaron el ritmo de vida en Tampico, que en la etapa previa experimentaba un declive notable respecto al comercio exterior, en buena medida por las dificultades naturales que presentaba la barra y canal de navegación del Río Pánuco, al igual que por los rudimentarios medios de transporte existentes hacia su *hinterland* natural. Superado este obstáculo e industrializada la ciudad a consecuencia de la instalación de numerosos complejos de refinación de petróleo, el pulso económico, político y social local cobró una dinámica hasta entonces inédita. Múltiples son las vertientes históricas que se pueden estudiar sobre esta etapa, pero por ahora cabe un esbozo general para comprender la complejidad de aquella época.

Fue entonces cuando el puerto de Tampico se convirtió en el pivote de la actividad industrial petrolera en la que incidieron importantes acontecimientos nacionales, como la revolución, y de orden internacional, la Primera Guerra Mundial. Y durante este proceso, de franco perfil económico capitalista surgiría en el país un movimiento de la clase obrera, con característica propia e inédita en México.

Se reconoce que de todos estos acontecimientos han sido tratados por diversos autores, algunos de ellos en forma exhaustiva, y que el presente texto se fundamente en fuentes secundarias, aunque su intención fue articular un hilo conductor a través de todos ellos, cronológica y temáticamente y enfocado en el puerto de Tampico respecto a todo el horizonte del arranque de la industria petrolera en México, como base de un proyecto archivístico

profundo que paralelamente se lleva a cabo.¹

Escenario finisecular en Tampico

Tras el triunfo de la república sobre la intervención francesa y la derrota del segundo imperio mexicano, el país se encaminó a tratar de consolidar sus instituciones políticas, aun con continuos sobresaltos y abiertas rebeliones que se prolongaron hasta 1877. Esto mismo repercutió en todas las regiones de la nación y más aún en sitios económicos y militarmente estratégicos como era el caso de Tampico. De ahí las perturbaciones que experimentó en esa misma época como el famoso motín de 1871. Al sumarse a la precaria situación económica y financiera del país, hizo que se viviera aquí una de sus etapas más críticas, en la que se constriñó el movimiento portuario y las operaciones mercantiles; cerraron varias de las casas antes boyantes y emigraron muchos de los extranjeros dedicados a los negocios. Aun así, seguía conservando su prestigio y orgullo, que un contemporáneo quiso ensalzar apelando al recuerdo de las pasadas gestas patrióticas que aquí habían tenido lugar, como la derrota de la reconquista española.²

El problema fue que en esos años la federación prestó poca atención al fomento y desarrollo de Tampico, particularmente en invertir en obras de infraestructura que facilitaran las operaciones portuarias, como el tratar de resolver el continuo azolve de la barra del Pánuco, lo que alejaba cada vez más al comercio marítimo desde el exterior, pues las embarcaciones de estos nuevos tiempos tenían un mayor porte y tonelaje, lo que hacía imposible su entrada al cauce fluvial que actuaba como puerto en Tampico.³ Aun así y en base a reclamaciones ante el gobierno nacional, se logró que se autorizara la construcción de un nuevo muelle, por lo que al inicio de 1873 llegó al puerto el pailebot “Matilde”, que transportaba la clavazón y los pernos de fierro galvanizado con los que se construiría un nuevo muelle, esperándose el arribo de 80 mil pies cúbicos de tablones de pino americano.⁴

¹ Se subraya que un servidor, en asociación con la doctora Amaranta Arcadia Castillo Gómez y el licenciado Carlos Manuel Góngora Morales, hemos emprendido un proyecto consistente en el ordenamiento y catalogación del Archivo Técnico del Petróleo resguardado en el Archivo Histórico Municipal de Tampico “Carlos González Salas”, de lo que resultará una mayor profundidad en la expansión del conocimiento sobre la industria petrolera en la Huasteca y Tampico como su pivote industrial y marítimo.

² Revista de los Estados (Correspondencia particular del Siglo XIX) Tamaulipas, Jaumave, febrero 1° de 1871, Hemeroteca Nacional/Universidad Autónoma de México (en adelante HN/UNAM; *El Siglo XIX*, marzo 6 de 1871, HN/UNAM.

³ *El Tamaulipeco*, Tampico, noviembre 15 de 1872, Archivo Histórico Casa de la Cultura Jurídica de Ciudad Victoria.

⁴ Materiales para el muelle del puerto de Tampico, de *El Tamaulipeco*, publicado por *El Pájaro Verde*, México, marzo 11 de 1874, HN/UNAM

litigation brought before the Royal Audiencia of Guatemala, an analysis is made of how, despite its ephemeral validity, some practices formalized in the Royal Decree of 1789, such as the assistance and active participation of the procurators or protectors of slaves, the possibility of denouncing excesses or omissions by the masters, as well as the ways to achieve or defend the acquired freedom, would manage to permeate the legal practice and culture of the enslaved, by playing a determining role within the set of legal instruments used when appealing for better living conditions and even for legal freedom.

Key words: Litigating slaves; Afro-descendants; legal culture; Guatemala; 18th century.

Introducción

Ciertamente, la legislación indiana dotó a los esclavos y esclavas de diversos recursos jurídicos mediante los cuales podían defenderse de los abusos y malos tratos perpetrados por sus propietarios, así como denunciar dichos excesos y acceder a mecanismos para obtener o negociar su libertad. Estas prácticas se consolidaron paulatinamente gracias al conocimiento, la apropiación y la interpretación de los preceptos legales por parte de la población esclavizada, así como al aprendizaje de los procedimientos necesarios para acudir ante las autoridades coloniales.¹ No obstante, fue hasta la segunda mitad del siglo XVIII, en el contexto del reformismo borbónico, cuando muchas de estas disposiciones adquirieron un carácter formal mediante la promulgación de la Real Cédula Instrucción, circular sobre la educación, trato y ocupación de los esclavos en todos sus dominios de Indias y Filipinas de 1789. Este ordenamiento constituyó el primer cuerpo legal de alcance general destinado a proteger jurídicamente a la población esclavizada en los territorios de la América española.²

A partir del análisis de ocho litigios sustanciados ante la Real Audiencia de Guatemala, actualmente resguardados en el Archivo General de Centro América, el presente trabajo examina la construcción de la cultura jurídica entre los esclavos y esclavas de origen africano en la provincia de Guatemala durante el periodo comprendido entre 1789 y 1809.³ Se parte de la hipótesis

¹ Esta investigación es producto de la estancia posdoctoral realizada gracias al Programa de Becas Posdoctorales de la Universidad Nacional Autónoma de México en el Centro Peninsular en Humanidades y Ciencias Sociales, bajo la asesoría del doctor Arturo Taracena Arriola.

² En adelante se le referirá como Real Cedula de 1789.

³ Renzo Honores señala la utilización de este término como sinónimo de “aprehensión, interpretación y manipulación del derecho, tanto por expertos como por no expertos del sistema legal oficial (o popular)”, Renzo Honores, “La asistencia jurídica privada a los

intensivo de la diligencia y el barco de vapor fluvial como medios de transporte, lo que marcó una época. Como complemento importante de este camino carretero, se instaló en todo su trayecto, simultáneamente con su construcción, una línea telegráfica, que también comenzó a funcionar en ese periodo.⁸

El estratégico enlace ferroviario

En 1878, y como parte de su reconocimiento del nuevo camino carretero hacia San Luis Potosí, llegó a Tampico el ministro de fomento, Vicente Riva Palacio. La ocasión constituyó un momento extraordinario para que las elites políticas y mercantiles le plantearan a este alto funcionario sus demandas para que este puerto cobrara vitalidad; incluso se ventiló su futura vinculación ferroviaria con el interior del país. El momento no pudo ser más oportuno, pues desde entonces comenzó a proyectarse la reactivación moderna de Tampico, para lo cual la intervención y apoyo del gobierno federal resultaba imprescindible. Y no hubo equivocación en esa apuesta, ya que se iniciaba una era de estabilidad política en el país, en la que el impulso al desarrollo económico sería fundamental y en cuyo esquema la modernización de los puertos de altura de ambos océanos figuraba entre los objetivos prioritarios del nuevo régimen porfiriano.

Sin perder su objetivo de largo plazo en cuanto a la conducción del país y en aras de guardar las formas legales mientras consolidara plenamente su poder, el general Porfirio Díaz permitió que su aliado Manuel González asumiera la presidencia de la República para el período 1880-1884; en tanto que él ocupaba la cartera de la Secretaría de Fomento. En el ejercicio de ese cargo realizó recorrido por los puertos del litoral del Golfo y visitó Tampico justamente cuando se decidía la instalación de un moderno faro en la isla de Lobos, influyendo para que finalmente se colocara en la barra de Tampico. Más tarde partió hacia Tuxpan a través del canal del Chijol y la laguna de Tamiahua.⁹ En el naciente poblado de La Barra también se observó, en esta época, la llegada de otro avance de la tecnología moderna: en 1881 se tendió del cable submarino procedente de Galveston, Texas, por el que se trasmitían

⁸ *El Foro*, México, agosto 15 de 1877, HN/UNAM.

⁹ *La Voz de México*, México, mayo 1 de 1881, HN/UNAM; se trató de un faro de segundo orden, soportado en una torre hexagonal de hierro de 43 m de altura, con un aparato de iluminación

cablegramas. Una de las primeras noticias transmitidas hacia México por ese medio fue el asesinato del zar de Rusia, Alejandro II, ocurrido en San Petersburgo durante un atentado con bombas

Fue también en este período cuando el gobierno federal abrió ampliamente la cartera de concesiones al capital extranjero para invertir en obras de infraestructura, y en especial en la construcción de redes ferroviarias. Lo que siguió fue un alud de solicitudes y sus correspondientes autorizaciones, aunque, sobre la marcha, la mayoría terminaron por caducar. Solo las empresas con capitales sólidos y experiencia en el ramo pudieron mantenerse, en su mayor parte de procedencia estadounidense. Ello ya no representaba una preocupación, pues atrás había quedado la amenaza intervencionista de los Estados Unidos en busca de nuevos territorios mexicanos. Ahora ambos países compartían regímenes liberales y republicanos, y conducían sus relaciones diplomáticas conforme a las normas vigentes del derecho internacional del mundo civilizado.

La compañía Atchison, Topeka and Santa Fe fue una de las empresas que logro incursionar exitosamente en territorio mexicano al amparo de las oportunidades que ofrecía el gobierno federal. Se trataba de una de las compañías más dinámicas con presencia en el *Southwest*, por lo que extender sus redes hacia el sur de la frontera se convirtió en uno de sus objetivos prioritarios, en medio de una feroz competencia con otras empresas que comenzaron a vislumbrar la misma meta, como el grupo Huntington. Robert B. Symons fue el representante de la empresa en el trámite de la concesión, la cual le fue otorgada en septiembre de 1880, con derecho a tender una vía desde Ciudad Juárez hasta la Ciudad de México, y a extender dos ramales hacia ambos mares, uno con destino a San Blas y otro a Tampico.¹⁰

Inicialmente el proyecto del Ferrocarril Central Mexicano contempló enlazar San Luis Potosí directamente con el puerto. Para ello se instaló en Tamós un gran campamento, situado unas dos leguas al poniente de Tampico, donde laboraban unos 1500 trabajadores, “en términos que en aquel lugarejo se advierte ahora un movimiento semejante al de Tampico”, como lo apreció un observador de la época. Allí la compañía había fabricado casas buenas de madera que, “a la vista ofrece los caracteres de una ciudad naciente y de porvenir”. Se calculaba que para la primavera de 1882 laborarían hasta 6

catadióptrico, de destello triple cada 30 segundos, con iluminación de 3.619 lámparas Cárcel, y con un alcance de su luz de 2.199 millas náuticas en tiempo brumoso, de 3.241 en tiempo medio y 5.521 en tiempo claro.

¹⁰ Juan de la Torre, *Historia y descripción del Ferrocarril Nacional Mexicano* (México: Imp. de I. Cumplido, 1888).

mil hombres en las obras del tendido ferroviario, al que “todos los labriegos comarcanos, una vez que entrojen sus semillas ocurrirán al peso diario, amén del sustento cotidiano que les dan”.¹¹

Sin embargo, debido a los ajustes en sus proyectos de construcción de su ruta principal sobre el altiplano, la compañía del Central Mexicano suspendió los trabajos que habían iniciado en Tampico en 1883. Esto desalentó la incipiente reactivación económica que comenzaba a experimentarse en el puerto. Muchos negocios cerraron y algunos comerciantes, sobre todo los de origen español, emigraron; incluso se produjo la clausura del consulado de Francia. Por si ello no fuera suficiente, el puerto debía competir con el renovado comercio fronterizo, favorecido ahora por la ampliación de la zona libre desde Tamaulipas a Baja California.¹²

Con el retorno al poder del general Díaz en 1885, se potenciaron las facilidades otorgadas al capital extranjero, al que se brindó mayor certeza en cuanto a la rentabilidad de sus inversiones, particularmente las que se realizaban en el sector de infraestructura de las comunicaciones. Esto hizo que la compañía del ferrocarril Central Mexicano reanudara los trabajos de la ruta San Luis-Tampico, estimulada ahora por el otorgamiento del contrato para la construcción de las esolleras de la barra del Pánuco, lo que diversificaría sus actividades como un clúster de comunicaciones, al combinar las actividades ferroviarias y portuarias en el movimiento de carga desde el exterior hacia el interior del país. Ello le otorgaría un papel importante de cara al escenario económico del Atlántico y Golfo de México, similar al que desempeñaban sus competidores del Ferrocarril Nacional Mexicano, que disponían del control del puerto de Veracruz y el enlace directo con la Ciudad de México. Así, a inicios de 1888 las obras se encontraban en pleno cruce de la Sierra Madre Oriental.

En los trabajos laboraban 1500 hombres, que padecían los rigores del clima, las lluvias abundantes y las “enfermedades perniciosas”. Hasta entonces se habían un tendido 172 kilómetros de vía, para lo cual la compañía había importado por Tampico 20 mil durmientes, pólvora y otros materiales; igualmente, había adquirido un vapor para transportar por el río Pánuco dichos materiales hasta tierra adentro y de allí hacia la sierra.¹³ Finalmente la vía

¹¹ “Noticias agradables”, *El Telégrafo*, México, octubre 22 de 1881, HN/UNAM.

¹² Marcial E. Ocasio Meléndez, *Capitalismo y Desarrollo. Tampico 1876-1924* (Ciudad Victoria: Universidad Autónoma de Tamaulipas/Instituto Tamaulipeco para la Cultura y las Artes), 103-113.

¹³ *La Patria*, México, febrero 3 de 1888, HN/UNAM.

quedó concluida en 1890. Así, Tampico quedó ubicado a 669 km de la Ciudad de México, Doña Cecilia a 674 (como base de operaciones de la compañía ferroviaria) y la Barra a 678 kilómetros, hasta donde se extendieron las vías, para hacer posible la construcción de las escolleras.¹⁴

Su inauguración oficial tuvo lugar el 18 de abril de 1890, contándose con la presencia de cuatro ministros del gabinete del presidente Díaz: Manuel Romero Rubio (Gobernación), Carlos Pacheco (Fomento), Joaquín Baranda (Justicia e Instrucción Pública) y Pedro Hinojosa (Guerra); además de los gobernadores de Tamaulipas, Alejandro Prieto y de San Luis Potosí, Carlos Díez Gutiérrez. Asistieron también numerosos personajes de la clase política y económica el momento, como Iñigo Noriega y Demetrio Salazar, así como los directores de varios periódicos nacionales, como *El Siglo XIX*. El banquete de honor tuvo lugar en la Lonja Mercantil.¹⁵ Comenzó entonces una paulatina pero sostenida reactivación económica en Tampico, que dejó atrás la crisis que se había prolongado durante décadas.

Al finalizar la década de los ochenta no cesaba la liberalidad con la que el gobierno federal otorgaba concesiones ferroviarias. Una de ellas había sido concedida al general Manuel González, quien pretendió tender una vía desde Matamoros a Tampico y vincular así al puerto directamente con la frontera, una conexión que no resultaba económicamente lógica, de ahí, seguramente, la razón por la cual solo quedó en proyecto. En cambio, en Monterrey se organizó una compañía ferroviaria cuyos concesionarios fueron el general Gerónimo Treviño y J. A. Robertson, el primero un caudillo regional afecto a Díaz, y el segundo, un activo empresario estadounidense con gran incidencia en los orígenes de la industrialización regiomontana.¹⁶ Su presencia planteaba, en teoría, una significativa competencia para el Ferrocarril Nacional Mexicano; pero, a diferencia de aquél, éste último se encontraba posicionado sobre el eje histórico del comercio entre Tampico y el centro-norte de México, mientras que la nueva compañía cruzaba por un extenso territorio poco desarrollado. Además, los vínculos comerciales entre Monterrey y el puerto tenían poco relieve, ya que la capital de Nuevo León disponía de un abastecimiento extranjero más directo, procedente de Laredo. El caso fue que, cuando estaba por concluirse el tendido hacia el puerto, los concesionarios vendieron la

¹⁴ Alba de, *La República Mexicana...*, 71.

¹⁵ Joaquín Meade, *La Huasteca Tamaulipeca* (Ciudad Victoria, Universidad Autónoma de Tamaulipas, 1978, t. 2, pp. 178-180.

¹⁶ Juan Mora-Torres, *The making of the Mexican Border. The State, Capitalism and society in Nuevo León, 1848-1910* (Austin: University of Texas Press, 2001), 192-193.

empresa a una compañía de capital belga, que a su vez terminó por venderla al Nacional Mexicano.¹⁷ A partir de ese momento y durante toda la década de 1890, esta empresa marcaría el pulso del desarrollo y modernización económica del puerto de Tampico.

Habilitación de un gran calado de navegación en el Pánuco

El propósito por emprender obras extensas que facilitarían, de una vez por todas, la navegación por la barra del río Pánuco había sido recurrente durante años. El gobernador Juan José de la Garza quiso emprender algunos trabajos desde la década de 1850, pero careció de los recursos necesarios para acometer una obra de esa envergadura. También la barra había sido objeto de estudios de ingeniería portuaria por parte de expertos franceses. En este contexto, la apertura del canal del Chijol en 1878, por disposición de la Secretaría de Fomento, que abrió la navegación de cabotaje entre el río Pánuco y la laguna de Tamiahua, estimuló aún más esta idea.¹⁸ Y es que poco se podía hacerse para incrementar el movimiento portuario de Tampico mientras no se despejaran completa y definitivamente los obstáculos que, de manera natural, presentaba la barra. El ingeniero Alejandro Prieto, como amplio conocedor de esta situación, externó en 1873 su opinión sobre las condiciones que guardaba, señalando que, en esencia, lo era el continuo bloqueo de la barra del Pánuco por los azolves producidos por la corriente al final del verano y los vientos fuertes del norte durante el invierno.¹⁹

Por su parte, el Almirantazgo británico, a través de su Hydrographic Office, afirmaba que las profundidades frente a la barra de Tampico disminuían paulatinamente desde 15 millas mar abierto hasta 2 millas de la costa se medían en 10 brazas, pero se reducía sensiblemente a 3 brazas a solo un cuarto de milla de la barra. Aunque esta salida fluvial tenía 600 yardas de anchura, era “una de las más peligrosas barras de arenas movedizas”, que dejaba apenas un canal de 200 yardas de amplitud. En la época de lluvias alcanzaba profundidades entre 7 a 11 pies, por lo que solo permitía el acceso a barcos de 9 pies de calado. En caso de que los barcos mayores anclaran fuera de la barra, como solía ocurrir, a unos 4 kilómetros de la costa, la situación era “enteramente inseguro en el invierno”. Pero no solo las variaciones naturales de la barra representaban un problema para los navegantes, sino que la acumulación de aluviones era favorecida por los restos de muchas de las embarcaciones que

¹⁷ *Algunas constancias de los autos del concurso de la Compañía del ferrocarril de Monterrey al Golfo mexicano* (México: F. Díaz de León, impresor, 1898).

¹⁸ *El Siglo XIX*, México, junio 18 de 1878, HN/UNAM.

¹⁹ Alejandro Prieto, *Historia, Geografía y Estadística del Estado de Tamaulipas* (México: Tip. Escalerillas, 1873), 319-320.

habían zozobrado antes, precisamente por los peligros de este paso marino. Este ofrecía únicamente canales tortuosos, con una profundidad variable que iba de 1.5 a 3.6 metros, lo que era claramente insuficiente para permitir un movimiento continuo y normal de embarcaciones a través de la barra en cualquier época del año.²⁰

Desde su primera solicitud para realizar los trabajos de construcción de las escolleras en 1881, el Ferrocarril Central Mexicano hizo venir a Tampico al capitán Joseph B. Eads y a un grupo de ingenieros de la *Luisiana Jetty and Lighterage Company*, quienes hicieron los primeros estudios y levantamientos topográficos y batimétricos de la barra, mismos que servirían 10 años más tarde, cuando quedó confirmado el contrato. La misma empresa sería la encargada de ejecutar la obra, bajo la dirección del coronel Joseph H. Hampson, quien, sin pérdida de tiempo y con el fin de iniciar los trabajos preliminares para la limpia de la barra, ante la ausencia de suficiente mano de obra local, mandó colocar en San Luis Potosí carteles en los que anunciaba la contratación de 1000 trabajadores, con salarios que irían de un peso a 75 centavos al día, según el tipo de labor, más el pasaje libre en el Ferrocarril Central.²¹ Un técnico clave en esta tarea fue el ingeniero E. L. Corthell, constructor de las escolleras del puerto de Nueva Orleans sobre una de las bocas del río Mississippi, asistido por los ingenieros Joseph B. Eads, Major Harrington, T. Smith, A. F. Wronotowski y el mexicano Emilio Lavit. El proyecto comprendía erigir 2 barreras de piedra paralelas en la boca del río, separadas entre sí por 300 metros, que se internarían 1.5 kilómetros desde el litoral.

El material pétreo utilizado para construir las escolleras se hizo traer de una cantera situada en la sierra del Abra, cerca de Ciudad Valles, por cuyo cañón discurría el tendido ferroviario del Central Mexicano. De ahí se transportaba un promedio de entre 30 a 50 carros de ferrocarril diarios, en una constante y febril actividad en la que participaban 300 hombres o más, a cargo de la compañía Hampson & Smith, la cual para 1898 había llevado hasta la barra unos 48 mil carros.²² Una vez descargada la piedra, un espolón ferroviario se fue extendiendo paulatinamente dentro del mar a medida que avanzaban los trabajos. De tramo en tramo se depositaban pacas de paja y ramas en bastidores, para que amortiguaran la caída de las rocas, evitar que se dispersaran en el fondo del agua y formar así un bordo o barrera firme. Para la escollera sur se utilizaron chalanes que transportaron la piedra de una

²⁰ *Anales de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas* (México: Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 1919).

²¹ “La barra de Tampico”, *Diario del Hogar*, México, marzo 29 de 1890, HN/UNAM.

²² *The Mexican Herald*, México, July 9, 1898, HN/UNAM.

orilla a la otra, empleándose la misma técnica.²³ El trabajo de construcción avanzó rápidamente. No obstante, al profundizar el canal entre las escolleras en construcción, se descubrió a 1000 metros de distancia un banco formado por antiguos naufragios, a una profundidad de 5.15 metros. Para tratar de removerlo se empleó dinamita, sin obtener resultados. Afortunadamente, una creciente extraordinaria ocurrida en julio de 1893 liberó este obstáculo, ya que las escolleras permitieron conducir la fuerza de la avenida y expulsar hacia mar adentro aquellos despojos. No solo eso, dicha creciente influyó de una manera favorable en la perforación del canal, aumentando la profundidad hasta 6.55 metros.²⁴

El 26 de enero de 1894 un accidente marítimo estuvo a punto de desprestigiar los trabajos que se realizaban en la habilitación de la barra de Tampico. Por negligencia de su capitán, el vapor noruego “Ravensdale”, se varó en un banco de arena al sureste del canal exterior, en una zona con 5.18 metros de profundidad, al no esperar la asistencia de un práctico y encontrarse en medio de un fuerte norte. Entonces la tripulación debió desembarcar y, para la mañana siguiente, el vapor estaba a 4 kilómetros al sur de la barra, sufriendo graves averías. Tratando de justificarse, su capitán atribuyó el episodio a la tortuosidad y estrechez del canal de navegación, lo que era falso, pero lo hizo para salvar su reputación ante sus armadores y para asegurar el pago de los daños sufridos. Lo lamentable de este caso fue que el Almirantazgo británico cuestionó la viabilidad de los trabajos de las escolleras, lo que podía perjudicar el futuro movimiento portuario en Tampico. Esto, sin embargo, no ocurrió, porque las obras se realizaban con la técnica y dirección adecuadas.²⁵

Finalmente, a principios de enero de 1897 se integró una comisión encargada de inspeccionar las obras, y una vez concluida su labor, emitió el dictamen correspondiente. Encontró una profundidad mínima de 7.31 metros en el canal dentro de las escolleras, y de 8.84 metros fuera de éstas. El banco de arena había desaparecido. Las escolleras, con el transcurso del tiempo, fueron objeto de importantes mejoras, cuyo mantenimiento y reparaciones requirieron el gasto de sumas considerables por parte del gobierno federal. Así mismo, se realizaron constantes trabajos de dragado para conservar la profundidad necesaria para los barcos de gran calado. Tras la realización de estas obras, la Secretaría de Guerra y Marina consideraba que el puerto de Tampico “está llamado a ser el primero de la república”.²⁶

²³ Corthell, Elmer L, *The Tampico harbor works. Mexico. Terminus of the Mexican Central Railway on the Gulf of Mexico*, St. Louis, Prepared for the Universal Exposition, 1904.

²⁴ *Anales de la Secretaría...*,

²⁵ *Anales de la Secretaría...*,

²⁶ *El Demócrata*, México, agosto 1 de 1898, HN/UNAM.

Foto 1



Panorámica aérea de la desembocadura del río Pánuco en el Golfo de México, cuyo acceso al mar es determinado por las escolleras construidas a finales del siglo XIX y que permitieron regularizar el acceso marítimo al puerto de Tampico. **Fuente:** Compañía Mexicana Aerofoto, S.A./ICA

Tan pronto terminó el bullicio provocado por el inicio de las operaciones del Ferrocarril Central Mexicano, comenzaron a observarse cuáles eran los planes de esta empresa, asentada como estaba sobre los extensos terrenos que iban desde el Espartal o Llanos del Golfo hasta llegar al litoral. Y es que, al configurarse la contratación para que la compañía construyera los inmuebles de la aduana y de su muelle fiscal, se planteó la posibilidad de que quedaran instalados cerca del poblado de La Barra, donde existía suficiente terreno, completamente libre de obstrucción alguna. Al conocerse esta idea los comerciantes y propietarios de la ciudad pusieron el grito en el cielo, reuniéndose en un acalorado mitin que tuvo lugar en la plaza de la Libertad en febrero de 1891, en el que formularon una enérgica protesta ante el gobierno

federal, pues el traslado de la aduana implicaría también el desplazamiento del resguardo de la misma y de la capitanía de puerto, lo que, dijeron, provocaría “la ruina completa de Tampico”.²⁷

Originalmente, desde 1881, el ayuntamiento de Tampico había otorgado indebidamente el usufructo de las islas del Zapotal (más tarde llamada Isla Muelle) y Moralillo, al considerarlas terrenos municipales, cuando en realidad eran de competencia federal por su localización. no solo en la margen de una corriente, sino en medio de dos ríos. Dichas islas se habían formado por los azolves de la corriente del río Tamesí al encontrarse con el Pánuco, constituyendo una estrecha faja de terreno situada justo frente al núcleo urbano de Tampico. Sobre ella, dada la topografía de los terrenos (que se extendían hasta Tamos, fue por donde se tendió el trazo de las vías férreas procedentes de San Luis Potosí) al llegar al puerto las líneas se prolongaron enseguida hacia los llanos del Golfo o Espartal y el paso de Doña Cecilia y, finalmente, hasta La Barra, lugares situados en espacios abiertos y adecuados para erigir sus instalaciones. La compañía así lo ejecutó, al construir varios muelles sobre la ribera del Pánuco, hasta donde llegaban espolones ferroviarios; grandes talleres para reparación de sus locomotoras, incluida una “casa redonda”, así como bodegas y un edificio con todas las características de un recinto fiscal.

Los directivos de la compañía insistieron nuevamente, ahora con mayores argumentos, en que la sede de la aduana marítima de Tampico se ubicara en Doña Cecilia. En esta nueva ocasión contaban con la aprobación de algunos de los funcionarios aduanales, quienes consideraban viable realizar esa permuta. Esta actitud de los empleados del gobierno federal fue duramente criticada por varios sectores de Tampico, que en este caso se sentían defraudados por la compañía del Central Mexicano, a la que habían apoyado en todo momento, otorgándole tierras del ejido y toda clase de facilidades para su establecimiento en este lugar. Ahora, obedeciendo a sus propios intereses y su influencia económica y política, pretendía trasladar nada menos que la oficina que marcaba el pulso de la ciudad.²⁸

Ante las demandas de los líderes y comerciantes de Tampico, personalmente el presidente Díaz aclaró que no habría cambio alguno de la aduana marítima. No solo eso: en el sitio donde tradicionalmente se ubicaba el muelle se erigiría un edificio formal destinado a cumplir con las funciones aduanales, así como un moderno muelle fiscal. Al conocerse esta decisión, la ciudad la celebró espontáneamente “con una rumbosa fiesta”, a la que “se asociaron galantemente” las tripulaciones de los vapores “Anstralian” y

²⁷ “Noticias de Tampico”, *El Monitor Republicano*, febrero 25 de 1891, HN/UNAM.

²⁸ “Tamaulipas”. “El Intransigente” y “el cambio de la aduana marítima al Paso de Doña Cecilia”, *El Diario del Hogar*, México, junio 1 de 1895, HN/UNAM.

“Nicaragua” surtos en el Pánuco, el primero de bandera alemana y el segundo, británica.²⁹ Y si bien no se permitió a la compañía ferroviaria salirse con la suya, sí le fue concedido el contrato para encargarse de construir el inmueble de la aduana y su muelle anexo. Las condiciones especificaron que la empresa aportaría el coste de la obra, que sería amortizado por el gobierno federal mediante bonos, exenciones de impuestos y otorgamiento de tierras.

Los planos y la obra de construcción del edificio de la aduana y del muelle fueron supervisados por el ingeniero Tranquilino Romero, quien también había sido subinspector de las obras portuarias en Veracruz.³⁰ El proyecto especificó que se trataría de una estructura de 300 metros de largo y 46 metros de ancho, en 2 pisos: el inferior destinado como almacén para recibir y entregar mercancías, mientras que el superior sería ocupado por oficinas administrativas. El terreno que abarcaría el proyecto ocuparía una extensión equivalente a 3 manzanas de la ciudad. El edificio se construyó en su totalidad con ladrillo prensado, traído de Monterrey, con adornos de piedra procedentes de San Luis Potosí. El segundo piso contaba con un amplio corredor cubierto de 12 pies de ancho en los costados y 16 pies al frente, lo que permitía la ventilación a las oficinas, mientras que las fachadas arqueadas otorgaban porte y relevancia al inmueble.³¹

Debido a la condición pantanosa del terreno sobre el que debía levantarse un edificio tan pesado, la cimentación tuvo que resolverse con la aplicación de técnicas muy precisas para este tipo de superficies, ya que la mitad de la estructura descansaba sobre lo que antiguamente había sido un lecho de río. Así, para suministrar una base sólida, se hizo necesario clavar 7 mil estacas de 50 a 65 pies de largo, conectadas mediante barrotes de acero y cubiertas con un sólido piso de cemento sobre toda el área. En las bodegas y en los espacios donde transitarían intensivamente carretones, el cimientó se cubrió con una pesada tablazón de roble.³² Las cuatro bodegas tenían diversos tamaños: la primera de 100 pies de ancho por 760 de largo; la segunda, de 50 por 760; la tercera de 100 pies por un lado y 225 por otro; y la cuarta 50 por 225 pies. Todas las bodegas y plataformas estaban provistas de rieles de carro y plataforma giratoria para el manejo de las mercancías pesadas. En la obra se emplearon 4 millones de ladrillo y 33 mil barriles de cemento. Se clavaron 11 mil estacas para la plataforma de cimentación, consumiéndose 2 mil toneladas de hierro de Pennsylvania. En el edificio y a su alrededor se

²⁹ “Regocijo en Tampico”, *La Patria*, México, agosto 11 de 1895, HN/UNAM.

³⁰ “Tamaulipas”, *Revista General*, México, octubre 1 de 1898, HN/UNAM.

³¹ “Inauguración de la nueva aduana de Tampico. El más hermoso edificio de la república”, *El Chisme. Diario de la tarde*, México, octubre 28 de 1900.

³² “Inauguración de la nueva aduana”, *El Chisme. Diario de la tarde*.

usaron 11,176 carros de arena para la construcción y relleno, así como 900 carros de piedra para la argamasa para los pisos y cimientos. La edificación se completó enteramente, incluso en sus pisos, con viguetas de roble blanco traído de Boston, mientras que el hierro ornamental procedía de Chicago. Las baldosas para los pisos de la entrada principal y del corredor del segundo provenían de Ohio. Es decir, se emplearon materiales de la mejor calidad, pues incluso las dos puertas del despacho costaron 600 pesos oro. El alumbrado se realizó con luces incandescentes y eléctricas de arco, y en un edificio separado se ubicó una planta para generar la electricidad y suministrar fuerza a unas bombas del agua de 75 caballos, con capacidad de 1000 galones por minuto, proporcionando suficiente protección contra incendios.³³ El muelle fiscal se comenzó a construirse hacia 1896, con una longitud de 350 metros y una anchura de 15 metros, mientras que en la orilla del río alcanzaba una profundidad de 24 metros.³⁴ Así, luego de cuatro años de intensos trabajos de construcción, en 1900 se anunció la inauguración de tan flamante edificio.³⁵

Foto 2



Vista del muelle principal sobre el río Pánuco y de una sección de la Aduana Marítima, obras de infraestructura que, en conjunto con el dragado de la corriente y la construcción de las escolleras en su desembocadura convirtieron a Tampico en un puerto de gran calado. **Fuente:** Fototeca de Nuevo León-Conarte.

³³ “Inauguración de la nueva aduana”, *El Chisme. Diario de la tarde*.

³⁴ “El puerto de Tampico”, *El Faro*, México, junio 1 de 1896, HN/UNAM.

³⁵ “Inauguración de la nueva aduana”, *El Chisme. Diario de la tarde*.

Reactivación del movimiento mercantil

Con la construcción de las escolleras y la profundización del canal de navegación del río Pánuco, el arribo de un mayor número de barcos se hizo presente en el puerto de Tampico, capaz ahora de recibir embarcaciones de gran calado. Según reportes de la época, comenzaron a llegar regularmente a Tampico las líneas Nueva York & Cuba Mail, Hamburg-American Packet, Harrison, West India & Pacific y la New York, Mobile and Mexican Steamship Lines to Tampico, los vapores “Leylan” y “Harrison” de Liverpool, Penillos, Izquierdo y Cía. De Cádiz y Folch y Cía. de Barcelona; así como lo buques mercantes franceses Cie Generale Atlantique. En cuanto al monto de las importaciones, para el año de 1895, estas habían alcanzado las 174,215 toneladas, con un valor de 5,893, 961 pesos; una cifra muy significativa, si se toma en cuenta que en 1891 el tonelaje de importación fue apenas de 23,583, y en 1885 de 9,672. Por lo que respecta a las exportaciones, en 1895 fueron de 67,461 toneladas, con un valor superior a los 19 millones de pesos, cifra que contrasta notablemente con las 8.853 toneladas exportadas en 1891.³⁶

Un periódico de la época, sorprendido por aquel tráfigo mercantil, llegó a asegurar que, de seguir así, Tampico ocuparía el primer sitio portuario en el Golfo de México e incluso podía superar a Veracruz.³⁷ En realidad, eso no llegó a ocurrir, ya que las áreas de influencia de ambos puertos eran muy diferentes, como tampoco se construyó una vía directa entre Tampico y la capital del país. Lo que sí sucedió fue que, para 1898, se movilizaba por Tampico un mayor volumen de carga en bruto que por Veracruz.³⁸ Lo sorprendente no era tanto el reposicionamiento y la competencia que Tampico podía representar al viejo puerto de Veracruz, sino la rapidez con que había adquirido un rango de gran relevancia mercantil.³⁹ Los principales indicadores de la transformación que comenzó a experimentar el puerto de Tampico son las cifras oficiales de los productos de importación y exportación movilizados desde la etapa previa a la construcción de las escolleras y la canalización del río hasta los años posteriores. Una gráfica sobre las importaciones permite apreciar, en conjunto, la evolución este tipo de tráfigo mercantil, como se aprecia enseguida:

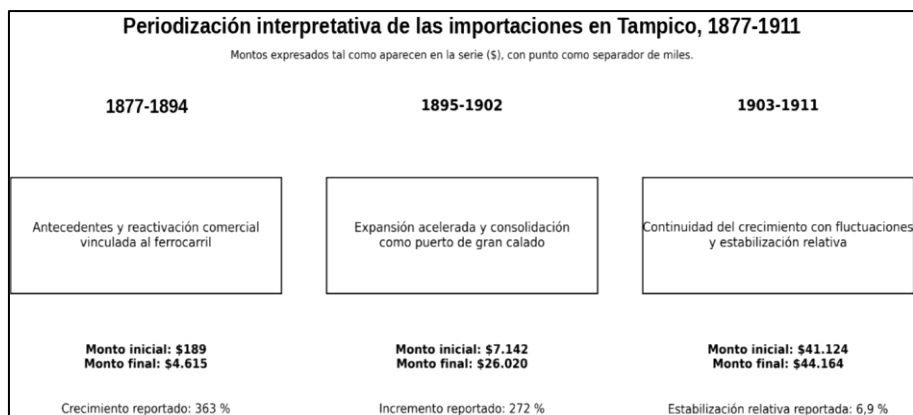
³⁶ *The Mexican Herald*, México, May 2, 1896, HN/UNAM.

³⁷ “Los dos importantes puertos”, *El Siglo XIX*, México, julio 15 de 1896, HN/UNAM.

³⁸ *El Nacional*, México, junio 23 de 1898, HN/UNAM.

³⁹ John S. Kendal, *Seven Mexican cities* (New Orleans, La.: Picayune job print, 1906), 11.

Gráfica 1



Fuente: *Estadísticas económicas del Porfiriato: Comercio exterior de México, 1877-1911*, Vol I, (México: El Colegio de México, 1960).

Finalmente, cabe una reflexión sobre el porcentaje total que se registró en los años extremos de estos registros, que abarcan entre 1890 y 1911. El crecimiento fue considerable y da cuenta del notable despegue mercantil que experimentó Tampico en esta época. En cuanto a los principales productos de importación destacaba un grupo relacionado con los medios de producción: aperos de agricultura, herramientas de todas clases, maquinaria agrícola y para industrias, acero y fierro. Otro grupo incluía armas, artefactos diversos, drogas, lona y papel; los artículos suntuarios no podían faltar, lo mismo que la cristalería y estampas. Un rubro especial lo conformaban los aguardientes y los vinos, así como el tabaco en rama de Virginia al que se asociaban las conservas alimenticias y los jamones. Los artículos para vestir eran igualmente imprescindibles: telas de algodón, lana y seda, además de ropa confeccionada y calzado. De todos estos productos, una gran proporción provenía de los Estados Unidos, mientras que los de procedencia europea eran los más especiales y sofisticados.⁴⁰

Las exportaciones por Tampico fueron, en general, significativas durante todo el último tercio del siglo XIX y, más aún, en la primera década del XX. Una de sus ventajas era la inmensa región geográfica a la que prestaba servicio para canalizar sus productos hacia el exterior, comprendiendo buena parte del centro-norte de México. Como en este territorio seguían activos varios importantes centros mineros, la exportación de plata siguió siendo uno

⁴⁰ Adalberto J. Argüelles, *Reseña del Estado de Tamaulipas* (C. Victoria, Tamaulipas: Oficina Tipográfica del Gobierno del Estado, 1910), 308-309.

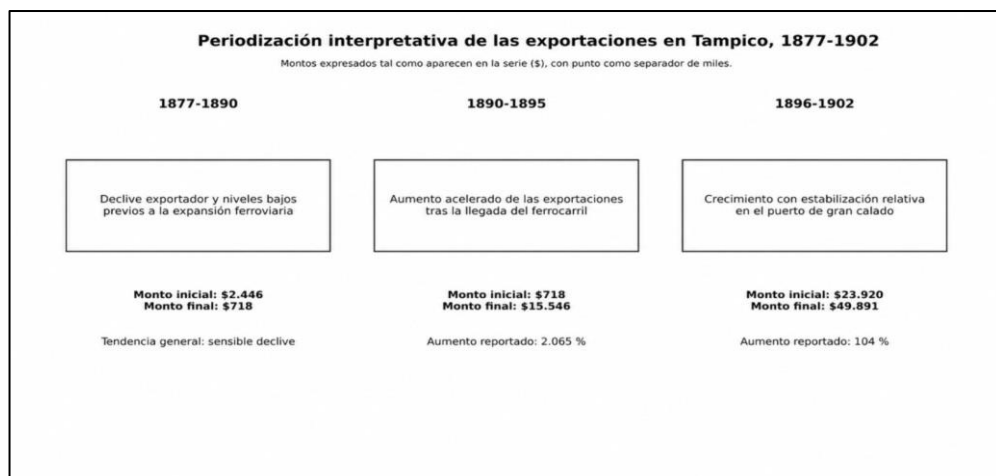
de los principales rubros, a pesar de la depreciación que comenzó a sufrir a raíz de la implantación y consolidación del patrón oro. A ello se sumaron otros productos agropecuarios de gran demanda en el exterior. La fibra del ixtle, por ejemplo, se convirtió en una mercancía que alcanzó “grandísima proporción” debido a la fuerte demanda existente para la manufactura de cordelería y porque el núcleo de explotación de la lechuguilla y el embarque de esta fibra hacia el puerto se hacía desde las estaciones ferroviarias de Cerritos en San Luis Potosí, y Ciudad Victoria. Asimismo, se embarcaba otra fibra natural, el zapupe, abundante en la Huasteca.

El ganado en pie constituía una mercancía muy preciada, especialmente con destino a Cuba. Se exportaba, en cantidades considerables, ganado vacuno, caballar y mular. Las pieles sin curtir de res y ganado menor también encontraban un mercado favorable en el exterior, al igual que una gran diversidad de animales silvestres o montaraces, como jabalí, venado, tigre, león, gato montés y otros. Ello evidencia la depredación de la fauna nativa que tuvo lugar en esa época con fines de comerciales. Lo mismo ocurrió con enormes cantidades las aves conocidas como cotorra y perico, que se exportaban a los Estados Unidos.

Otros productos vegetales de mayor demanda en el exterior lo eran la zarzaparrilla- utilizada para bebidas refrescantes- la jalapa -planta de uso purgativo- y el palo moral, como producto maderable. También destacaban las frutas tropicales. como plátano, piña y naranja. En el caso del plátano, su cultivo fue muy atractivo en la Huasteca para su venta en los Estados Unidos, sin embargo, posteriormente fue desplazado por la enorme producción que se hacía en Centroamérica, directamente por la empresa estadounidense United Fruit Company, que certificaba sus exportaciones para superar los filtros sanitarios, lo que terminó por desplazar a la competencia mexicana. La miel de abeja y la cera de las colmenas fueron otros de los productos muy apreciados en el comercio exterior. Se exportaban grandes cantidades de barricas que, a su regreso, retornaban rellenas de whiskey. Asimismo, dada la cercanía de los consumidores estadounidenses, era frecuente la exportación de hortalizas, como cebolla, repollo, tomate y habichuela, provenientes principalmente de las colonias de inmigrantes norteamericanos establecidas en el sur de Tamaulipas y este de San Luis Potosí.⁴¹ Representadas en una gráfica, el monto y alcance de las exportaciones realizadas por Tampico durante el último tercio del siglo XIX y los primeros años de la siguiente centuria, se perciben con mayor claridad.

⁴¹ Kendal, *Seven...*, 9-10.

Gráfica 2



Fuente: *Estadísticas económicas del Porfiriato...*,

Por último, durante el resto de la primera década del siglo XX y algunos años más, la proporción bajó al 49 %, en tanto que las exportaciones, con montos bastante elevados, tendieron a estabilizarse. Ahora bien, si hacemos un comparativo entre el periodo que se extendió durante 20 años, entre 1891-1911, se tiene que el aumento de las exportaciones por el puerto de Tampico tuvo un incremento notable. De esas exportaciones, hasta 1891 el 30 % eran adquiridas por la Gran Bretaña, en tanto que a partir de entonces su canalización al mercado estadounidense pasó del 53 % al 75 %, teniendo en el periodo que se extendió hasta 1911 una serie de fluctuaciones en cuanto a sus precios, a las ganancias producidas y a la valoración de la moneda nacional, que en general en todo momento fueron ascendentes.⁴²

Empresas y empresarios

Teniendo como precedente el funcionamiento de la Junta de Fomento y Tribunal Mercantil que operaron a partir de la década de 1840, los comerciantes de Tampico tenían suficiente experiencia en la defensa de sus intereses, como lo habían probado largamente contra las medidas arancelarias prohibitivas del gobierno nacional, en sus protestas contra las restricciones al comercio y otras luchas libradas. En esta nueva época, más estable, se organizaron al fundar, en 1888, la Cámara de Comercio Local, la cual paulatinamente fue adquiriendo

⁴² Rosenzweig, Fernando, "El desarrollo económico de México de 1877 a 1911, *Trimestre Económico* XXXII, (1965): 37.

fuerza para presionar y defender los intereses de sus agremiados, exigir mejores servicios ferroviarios y de las agencias federales, y servir como promotora y enlace entre sus miembros y el comercio internacional.⁴³ Esta fortaleza fue indiscutiblemente resultado del arribo del ferrocarril y de la construcción de las obras de infraestructura portuaria, lo que produjo de inmediato un fuerte impulso en el movimiento mercantil, como fue reconocido en aquella misma época por sus contemporáneos, al afirmar que era “consecuencia de esas mejoras, ya acrecentando sus operaciones las varias casas de algún tiempo atrás establecidas, o aumentando el número de los giros mercantiles con la inmigración de muchísimos hombres de empresa y de capitales”.⁴⁴

En efecto, en este momento se reconfiguró sensiblemente el escenario de las empresas mercantiles que de antemano estaban establecidas en el puerto, al tiempo que se observó la formación de nuevos negocios y la inversión de capitales en varios de los ramos del comercio. Para los establecimientos con años de operar en la ciudad y dedicados esencialmente a la venta de ropa, abarrotes, vinos, telas y mercería, la diversificación de nuevos productos de manufactura industrial les permitió modernizarse. Entre estos productos se encontraba molinos de nixtamal, maquinaria agrícola, ferretería, refacciones, máquinas de coser, alambres de púas, materiales de construcción, materiales eléctricos y otros. Entre este grupo se encontraban los comerciantes de origen español.

Un registro pormenorizado del comercio local a inicios del siglo XX muestra una variedad de comercios y propietarios a cargo, lo que indica la diversidad que había alcanzado la oferta mercantil en la ciudad, como se aprecia en el siguiente cuadro:

⁴³ Alba de, *La República Mexicana...*, 73.

⁴⁴ Argüelles, *Reseña...*, 298.

Gráfica 3 -Empresa, giros mercantiles y propietarios en Tampico

Empresa o establecimiento	Rubro o giro principal	Propietario / firma responsable	Actividades, servicios o notas
El Péndulo Misterioso	Joyería, relojería, orfebrería y óptica	Luis M. Vázquez	Venta y servicios especializados en joyería, relojería, orfebrería y óptica.
New England, Gran Sastrería Fariás y Tejeda	Sastrería	Fariás y Tejeda	Gran sastrería.
La Gran Sociedad	Restaurante, cantina y billares	F. G. Ostos	Servicio de restaurante, cantina y billares.
Centro Industrial	No especificado en el registro	Romualdo Segovia	El registro no detalla la actividad o giro del establecimiento.
Gerardo Claussen	Agencia marítima, seguros y representación consular	Gerardo Claussen	Cónsul del Imperio Alemán y vicecónsul de Noruega; agente de vapores de la línea Harrison; representante de Lloyds de Londres y de aseguradoras alemanas.
Paulino Portela	Sastrería	Paulino Portela	Sastrería.
Santiago Saunders Sucesores	Comercio, comisiones, importación y exportación; ganadería	Santiago Saunders Sucesores	Comerciantes y comisionistas; importadores y exportadores; compra y venta de ganado.
F. & J. Borde	Mercería, industria alimentaria y servicios urbanos	F. & J. Borde	Mercería; fábrica de hielo y aguas gaseosas; alumbrado eléctrico.
Las Fábricas de Francia	Almacén de ropa	H. Ugarte Sucesores	Comercio de ropa.
La Universal	Almacén de ropa, calzado y sombreros	Damián Abad	Comercio de ropa, calzado y sombreros.
El Ferrocarril	Almacén y tienda de abarrotos	J. Prom Sucesores	Almacén y venta de abarrotos.
Compañía de Madera de Tampico	Importación y manufactura maderera	Presidida por W. C. Nichols	Importador y fabricante.
Compañía Empacadora de Tampico	Industria alimentaria y empackado	No especificado	Envasado de carne de tortuga, mariscos y legumbres.
González y Ullrich	Construcción	González y Ullrich	Fincadores y contratistas de obras.
José Clavera	Comisiones y exportación	José Clavera	Comisionista y exportador.
Marcial Pastrana	Bienes raíces	Marcial Pastrana	Fincas y solares.
Alberto C. Sánchez	Comisiones	Alberto C. Sánchez	Comisionista.
S. Torres Grillo	Almacén de calzado	S. Torres Grillo	Único agente del zapato Florsheim.
Los Estados Unidos	Sastrería, camisería y almacén de ropa hecha	Álvaro Martínez	Comercio de prendas confeccionadas y servicios de sastrería.
La Oficina	Cantina y abarrotos	No especificado	Servicio de cantina y venta de abarrotos.
La Niña	Mueblería	Baldomero Vergés	Comercio de muebles.
El Labrador	Fábrica de cigarros	Villa y Hno. Sucesores	Producción de cigarros.
El Nivel	Carpintería, herrería y carrocería	José G. Grillo	Taller de carpintería, herrería y carrocería.
Honoré V. Dessommes	Comercio y comisiones en artículos del país	Honoré V. Dessommes	Comerciante y comisionista en artículos del país.

Fuente: Roberto Hernández Elizondo, *Empresarios extranjeros, comercio y petróleo en Tampico y la Huasteca 1890-1930* (México: Plaza y Valdés/Universidad Autónoma de Tamaulipas, 2007).

Las nuevas dinámicas y los crecientes montos del comercio requirieron de un nuevo perfil de comisionistas, adecuados para operar ante un comercio

a gran escala. Al contar con una base previa, para la Diego de la Lastra y Cía. Sucesores y la J. Prom, Sucesores no les fue difícil incursionar en este nuevo estilo de hacer negocios, en el que aparecieron también las empresas Heynen, Everbush y Cía., Bergan, Heynen y Cía., Agencia Mercantil, Heynen-Paterson y Compañía, Compañía Mercantil, Juan Hermosillo, Jesús G. Villamil, así como Manteca, Subyaga y Cía, además del cónsul Claussen ya mencionado.

Otra modalidad de asociación de capitales comerciales, dedicada intensivamente a la exportación e importación, vio aparecer a empresas como Consolidated Export Lumber, Anglo-Mexicana, Tampico Lumber Co., David L. Bretzfelder y Hermano. Otras se dedicaban a la exportación de mercancías, entre ellas la Compañía Mercantil del Golfo Mexicano, y *The J. F. Keith Company*. También estaban las exportadoras de ixtle, zacatón y plantas textiles: Adolfo Mayer y Hno., Adolfo Mayer y Hno. Sucs., H. Rodríguez y Cía. Las sociedades anónimas constituyeron igualmente otra categoría de organización empresarial en esta época, destacando la formación de la Compañía Consolidada de Maderas, S.A., Tampico Navigation Company S.A., Ferrocarriles Urbanos de Tampico S.A., y el Banco de Tamaulipas.⁴⁵

Inicio de los servicios financieros

Con la modernización de la economía en Tampico, a fines del siglo XIX, las viejas prácticas de los prestamistas y del pago de servicios o mercancías por medio de libranzas, quedaron atrás. Era ahora el tiempo de la banca, en el que instituciones bien establecidas, bajo el amparo legal y regulación financiera de parte del Ministerio de Hacienda del Estado mexicano, estaban al servicio del comercio y otras actividades productivas. En principio comenzaron a operar los agentes de algunos de los bancos que ya funcionaban en otras plazas de la república. Fue el caso de Federico Schultz, como representante del Banco Mercantil de Veracruz, lo mismo que del Banco Nacional de México, hasta antes de su establecimiento como agencia, a cargo de Aristeo Rodríguez. Por su parte el Banco de Nuevo León era representado por Pedro Assemat, quien además prestaba sus servicios a la razón social J. Prom Sucesores. También el Banco Mercantil de Monterrey –representado por Guerra y Compañía– y el Banco de San Luis Potosí tenía una representación en el puerto, a cargo de Felipe González e hijos. Las instituciones financieras que sí establecieron agencias fueron el Banco de Londres y México y el Banco Nacional Mexicano, este último bajo la dirección de Juan J. Viña.⁴⁶

⁴⁵ Hernández, *Empresarios extranjeros...*, 43, 46 y 53.

⁴⁶ Ver a Leonor Ledlow y Carlos Marichal, coords., *La Banca en México 1820-1920* (México: Instituto Mora/El Colegio de México/El Colegio de Michoacán, IIH UNAM), 1998.

Pero no solo eso, la propia actividad económica de Tampico y de otras partes de Tamaulipas —como la zona ixtlera del Cuarto Distrito—, permitió la creación del Banco de Tamaulipas en 1902. Esta institución se formalizó de acuerdo con la Ley General de Instituciones de Crédito expedida en 1897, con sede en Tampico y representaciones en varias plazas de la entidad, con un capital social de 1 millón de pesos, dividido en 10 mil acciones, de 100 pesos cada una. Su carácter fue el de una sociedad anónima. Sus socios propietarios fueron Ángel Sainz Trápaga, quien fungió como presidente; Guillermo Obregón, Tomás J. Ugarte, Juan José Castaños y Gerónimo Berán. Como socios en contrapartida figuraron José María Raz, Carlos Heynen, Juan Amoravieta, Gerardo Claussen y Franco Peredo. Esta institución emitió su propio papel moneda, lo que facilitó sus operaciones e hizo que se arraigara inmediatamente entre la clase empresarial porteña, constituyéndose en la principal fuente de crédito para los negocios en boga, al tiempo que prestaba sus servicios al público en general. Atraídos por el movimiento comercial, pronto funcionaron en la ciudad sucursales del Banco Nacional de México y agencias de los de Londres y México, de Nuevo León y Mercantil de Monterrey, mientras que el Banco de San Luis Potosí mantenía un corresponsal.⁴⁷ Muy ligado al comercio

Imagen 1



Billete de cien pesos emitido por el Banco de Tamaulipas, institución financiera creada por un conglomerado de empresarios porteños cuando se dejó sentir el auge mercantil portuario, antes del auge petrolero. Emisión que denota la fortaleza mercantil que ya se experimentaba en Tampico al despuntar el siglo XX. **Fuente:** Colección Gabriel Hernández González.

⁴⁷ Ver a Jaime Alberto Rodríguez Sánchez, “La fundación de una institución para la inversión: los accionistas del Banco de Tamaulipas, 1888-1902” (tesis de maestría, Colegio de San Luis, 2013)

y al movimiento migratorio del puerto, residían en Tampico cónsules o agentes consulares de varias naciones extranjeras.⁴⁸

Por otra parte, y ligado no al capital, sino al sector del trabajo, también se organizaron en el Tampico de este tiempo, dos organizaciones mutualistas que establecieron cajas o asociaciones de crédito, cuyos fondos provenían de las contribuciones de sus agremiados. Debido a su baja escala financiera, no representaron en ningún momento una competencia para la banca establecida. Esta fue su ventaja, pues lograron sobrevivir por mucho tiempo a lo largo del siglo XX, en tanto que varios de los bancos mencionados desaparecieron.⁴⁹

Orígenes del petróleo en Tampico y la Huasteca

El conocimiento del petróleo en su estado crudo se tenía en el México antiguo y, especialmente, en la Huasteca donde era como *chapopotli* (chapotote). Sus habitantes solían utilizar este producto para adornar algunos de sus objetos cerámicos, como las figurillas antropomorfas. Más adelante, durante la formación del escenario rural ganadero en la región, los manantiales de chapopote o “chapopoteras”, eran temidos como trampas para el ganado, por lo que se procuraba mantener alejados a los animales de estos lugares. En el sur de Tamaulipas se tiene noticia de que, en 1864, el propietario de la hacienda de San José de las Rusias, Ildefonso López, solicitó al Ministerio de Fomento Imperial la explotación de “sustancias petrolíficas” en una chapopotera ubicada cerca de la villa de Aldama, situada a unos 80 kilómetros al norte de Tampico. Aunque no llegó a explotarse el sitio, este lugar y otros aledaños fueron continuamente referidos por varios reportes alusivos a la potencial existencia de hidrocarburos en el subsuelo.⁵⁰

El caso fue que el uso que en ese momento se le comenzó a darse al petróleo, fue como combustible para iluminación y lubricante de maquinarias. Para 1859, en Pensilvania, se había ya logrado hacer la primera perforación que demostraba que este producto podía obtenerse en grandes cantidades. Era el momento de la gran expansión del capitalismo, del impulso innovador tecnológico y de la creciente formación de los grandes capitales ligados a los consorcios de la industria, el comercio, las comunicaciones y la naciente

⁴⁸ Alba de, *La República Mexicana...*, 47

⁴⁹ Ocasio, *Capitalismo y Desarrollo...*, 157.

⁵⁰ Alba de, *La República Mexicana...*, 56.

industria petrolera, particularmente en Europa y, sobre todo, en Estados Unidos.

En la ciudad de Tampico comenzó a utilizarse el petróleo en el alumbrado público a base de queroseno, un derivado de aquél, siendo su proveedor Ángel Sáinz Trápaga, presidente de la junta de comercio del puerto y cónsul de España, quien comenzó a importarlo desde el país del norte. Otro español, Benito Zorrilla, quiso convertirse igualmente en importador de queroseno, pero el cónsul bloqueó sus gestiones. No obstante que se sabía de la existencia de las chapopoterías como lugares de los que se podía extraer la materia prima del petróleo, ningún empresario local se animó a considerar una inversión en este rubro. Si acaso, el cónsul alemán Gerardo Claussen llegó a exportar algo de asfalto a su país, mientras que los cónsules americanos reportaban insistentemente en sus notas oficiales sobre esta potencial riqueza en la cuenca baja del Pánuco.⁵¹

La primera empresa petrolera que se estableció en Tampico fue la Waters Pierce Oil, a la que, en 1896, el gobierno de Tamaulipas le concedió una exención por siete años en el pago de contribuciones estatales y municipales, respecto de los trabajos y productos que desarrollara en la “fabrica refinadora” que establecería en las inmediaciones de esta ciudad. Su llegada obedeció a la diligente invitación que su representante, John R. Davis, recibió por parte de Ángel Sáinz Trápaga, una vez fracasadas sus gestiones ante el gobierno de San Luis Potosí para instalarse en aquella entidad. Fue Saiz Trápaga, quien convenció al gobierno del estado de apoyar a esta empresa, aliado con el diputado Juan Zubiaga. Pronto se le concedieron terrenos con grandes facilidades en Árbol Grande, donde de inmediato comenzó a erigir una planta refinadora de petróleo, mismo que sería importado desde Estados Unidos. La planta inicialmente procesó dos mil barriles diarios, los cuales eran fácilmente desembarcados desde un muelle situado en el río Pánuco, provenientes de los buque-tanque de la Standard Oil Co., de la que era subsidiaria. Por ser pionera en su rubro, esta empresa abasteció al mercado nacional con la venta de petróleo refinado para lámparas, lubricantes de maquinaria, parafina, asfalto y, sobre todo, combustible para los ferrocarriles, surtiendo además a las compañías ferroviarias del Central Mexicano y el Ferrocarril Nacional.

La comercialización de estos productos representó un gran negocio para la Waters Pierce, la cual en 1903 obtuvo ganancias por 1.4 millones de dólares. Sin embargo, esta empresa no tuvo mayor interés en involucrarse en la exploración de los prometedores yacimientos que se encontraban dentro de su área de influencia, por lo que poco más tarde no fue capaz de resistir

⁵¹ Ocasio, *Capitalismo y Desarrollo...*, 169-171.

la competencia que representó el arribo de las grandes empresas petroleras dispuestas a extraer el petróleo del subsuelo. En el ámbito laboral, la Waters Pierce, al igual que el Ferrocarril Central Mexicano, comenzó a forjar en Tampico una planta laboral de obreros especializados, en este caso, en la producción de petróleo refinado y de jabón. Para 1901, estos sumaban 80 operarios, quienes recibían sueldos del orden de 50 pesos mensuales, una cifra atractiva para la época.⁵²

Foto 4



Vista de un campo petrolero en la Huasteca hacia 1918, en pleno auge de la extracción de petróleo, hidrocarburo que se conducía por oleoductos hasta Tampico para su procesamiento y posterior exportación al extranjero. **Fuente:** Fototeca Nuevo León-Conarte

Henry Clay Pierce, el presidente de la Waters Pierce, se hizo también de las riendas del Ferrocarril Central Mexicano, siendo ambas compañías subsidiarias de la Standard Oil Company. Esto colocó a dicha empresa como controladora casi total del comercio exterior en el puerto de Tampico, a la vez que no tenía competidor en el mercado del petrolero del país; situación que se mantuvo hasta 1907, cuando el gobierno federal nacionalizó la empresa ferroviaria. Por otra parte, dicho control se redujo aún más cuando, cuando impulsados por la iniciativa del gobierno federal, deseoso de limitar la hegemonía de la Standard

⁵² Jonathan. Brown, “La compañía Waters-Pierce en México”, *Revista de la Universidad de México* 545 (1996).

Oil, hicieron acto de presencia un par empresarios que constituyeron en la región verdaderos emporios petroleros: la Huasteca Petroleum Company, del estadounidense Doheny, y El Águila, del británico Weetman D. Pearson, lord Cowdray. Después de ellos, llegó toda una avalancha de empresas de los más diversos tamaños, que hicieron de Tampico su base de operaciones.

Presencia de un astuto empresario americano: Doheny

Edward L. Doheny era un hábil empresario asentado en California, donde comenzó a desarrollar la industria petrolera, aunque con un éxito limitado.⁵³ Fue en 1900 cuando este personaje llegó a la Huasteca, por invitación de Albert A. Robinson, quien se desempeñaba como presidente del Ferrocarril Central Mexicano, y estaba interesado en incorporar el combustible derivado del petróleo en las locomotoras de esta empresa. Además, Robinson tenía conocimiento de que en el recorrido de la vía entre Tampico y San Luis Potosí, existían numerosos manantiales de petróleo, o chapopoteras, precisamente lo que buscaba el empresario californiano para su explotación industrial. Doheny se hizo acompañar por su socio Charles Canfield y, tras valorar las potencialidades de la región, decidieron adquirir las antiguas haciendas del Tulillo y Chapacao, situadas sobre la vía del Central Mexicano. Con ello comenzaron a convertirse en grandes propietarios de tierras que, más tarde, les proporcionarían enormes dividendos.⁵⁴ Sin embargo, en esta etapa todo era una apuesta de un empresario sagaz, confiado en el futuro, a la que se aplicó inmediatamente al crear en su país la razón empresarial The Mexican Petroleum Company of California, conocida más tarde como Huasteca Petroleum Company.

La primera extracción de petróleo de esta empresa se hizo en 1901, en el campamento de El Ébano. Se trataba un crudo espeso que llevó a Doheny a crear la Mexican Asphalt Paving & Construction Company, para dar salida al mercado a este producto y continuar con las labores de exploración. En 1904 se perforó el pozo Pez número 1, del cual se extrajeron 1,500 barriles diarios. Aunque el resultado era favorable, no fue suficiente para detonar una gran industria, pues incluso algunos estudios geológicos llegaron a considerar la

⁵³ Un extenso panorama biográfico sobre este personaje lo aborda en la obra Gabriel Antonio Menéndez, *Doheny El cruel: episodios de la sangrienta lucha por el petróleo mexicano* (México: Ediciones Bolsa Mexicana del Libro, México, 1958).

⁵⁴ La hacienda del Tulillo tenía poco más de 114 mil hectáreas de extensión, colindante con el estado de Tamaulipas. Fue parte de los antiquísimos terrenos de la hacienda de San Juan Evangelista del Mezquite, y que a fines del siglo XIX era propiedad de Mariano Arguinzoniz, un español residente en Tampico, quien se la vendió a Doheny.

inexistencia de grandes mantos petrolíferos en la Huasteca.⁵⁵

Aun así, el empresario californiano logró canalizar dicha producción para proveer al Ferrocarril Central Mexicano –como había sido el proyecto original de operar en esta región, que demandaba entre 4 y 7 mil barriles diarios. Otros clientes en esta etapa inicial fueron la Compañía de Navegación, la Compañía de Luz Eléctrica y la Empacadora de Tampico, todas instaladas en el puerto.⁵⁶ Para ese momento, la noticia de estos descubrimientos incipientes fue motivo suficiente para que llegaran a operar varias compañías petroleras, entre ellas las estadounidenses Texaco, la Gulf, la Pennsylvania Petroleum Company y la propia Standard Oil, además de la británica Oil Fields of México y otras.

Sin embargo, las cosas cambiaron radicalmente en 1910, cuando en las cercanías de la laguna de Tamiahua, a unos 87 kilómetros al sur de Tampico, se perforó el pozo Casiano número 7, que se convertiría en el principal soporte de la Huasteca Petroleum Company. Este pozo tuvo una producción inicial de cien mil barriles diarios de crudo y, que con el tiempo, llegó a producir unos 85 millones de barriles de petróleo. Esto trajo consigo la consolidación de la infraestructura industrial que Doheny ya había comenzado a establecer en Tampico, con la terminación de un oleoducto desde este campo hacia el puerto, así como la instalación de tanques de almacenamiento y una represa de almacenamiento en la estación terminal de Mata Redonda, ubicada a la derecha del Pánuco, frente a Doña Cecilia. Más tarde, cerca de este sitio, erigió Tanksville, donde se instalaron 30 tanques con capacidad para 55 mil barriles.

Para ese momento, la producción era tan evidente que la empresa emitió títulos para financiar sus trabajos, además de obtener préstamos hipotecarios respaldados por la futura riqueza petrolera. Paradójicamente, en el mercado nacional no existía la capacidad para absorber tal volumen de producción, lo que en teoría sería su destino principal. De ahí que, durante el régimen de Porfirio Díaz, se expidieran concesiones que favorecían enormemente a las compañías extranjeras. Pero, por encima de tal previsión y aun superando la traba que territorialmente lo ataba territorialmente, Doheny pudo maniobrar y exportar el crudo hacia Estados Unidos, asegurando la exitosa continuidad de su empresa y dando un nuevo y definitivo rumbo a las empresas extranjeras

⁵⁵ Ver a Juan D. Villarelo, *Algunas regiones petrolíferas de México* (México: Imprenta y fototipia de la Secretaría de Fomento, 1908).

⁵⁶ Enrique Canudas, *Las venas de plata en la historia de México. Síntesis de Historia Económica. Siglo XIX* (México: Universidad Juárez Autónoma de Tabasco/Editorial Utopía, S.A. de C.V., 2005), 1152.

establecidas en México: el aprovechamiento de los recursos del subsuelo del país y su comercialización hacia el exterior. Así, en mayo de 1911 partió de Tampico el primer embarque con más de 30 mil barriles de petróleo, que la Huasteca Petroleum vendió en Texas a la Magnolia Petroleum Company.⁵⁷

Un caballero británico en la Huasteca: Lord Cowdray

Otro personaje que dejó una impronta indeleble en el extraordinario desarrollo acontecido en Tampico a raíz del auge petrolero en la región de la Huasteca fue Weetman Pearson, vizconde Cowdray y lord del Imperio británico. Se trataba de un ingeniero y empresario inglés, ampliamente reconocido por sus obras en Estados Unidos, quien, a su llegada a México en 1889, se convirtió en contratista del gobierno federal y amigo personal del presidente Porfirio Díaz. Con este aval construyó el Gran Canal de Desagüe de la ciudad de México, participó en la modernización de las instalaciones portuarias de Veracruz, Coatzacoalcos y Salina Cruz, además de construir el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec.⁵⁸ Fue precisamente en el sureste donde Pearson conoció las chapopoterías, al tiempo que tuvo conocimiento de los descubrimientos realizados en Texas y lo que ocurría en la Huasteca. Por ello decidió incursionar en este campo – como también lo hacía en la agricultura, la minería, la generación de energía y transporte –, actividad que al final resultaría la más trascendente y exitosa de sus negocios en México. Lo hizo con tal empeño que pronto estableció una refinería en Minatitlán y, poco tiempo después, ya estaba exportando crudo hacia Gran Bretaña.

En 1908 y tras haber realizado recientemente una adquisición de tierras y derechos de explotación a orillas de la laguna de Tamiahua, sobre las cuales Pearson había obtenido una concesión para excavar un canal que comunicara los campos petroleros con el puerto de Tampico, estalló el pozo de Dos Bocas. De este brotaron de manera incontenible 100 mil barriles de crudo diarios que, al incendiarse, formaron una pira de 150 metros de altura sobre un cráter de 200 metros de diámetro, la cual ardió durante seis meses, hasta agotar todo su contenido.⁵⁹

A pesar de esta pérdida, quedó comprobada la existencia de grandes

⁵⁷ Joel Álvarez de la Borda, *Crónica del petróleo en México de 1863 a nuestros días* (México: Archivo Histórico de Petróleos Mexicanos, 2006), 32-35.

⁵⁸ Ver a Garner, Paul H., *Leones británicos y águilas mexicanas. Negocios, política e imperio en la carrera de Weetman Pearson en México, 1889-1919* (México: El Colegio de México/El Colegio de San Luis A.C./Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2013).

⁵⁹ Hubo durante todo ese tiempo continuas noticias sobre esta sorprendente conflagración, como la documentó *El Imparcial*, de México, en su edición de julio 7 de 1908, cuyo artículo lleva por título “Está ardiendo el pozo de “Dos Bocas”. Espantosa conflagración. Los ríos de petróleo ardiendo amenazan consumir bosques y embarcaciones”.

reservas en la región aledaña, por lo que este empresario se decidió crear la Compañía Mexicana de Petróleo El Águila, estableciendo su sede corporativa en el puerto de Tampico en 1911. Allí hizo construir un imponente edificio de hormigón con un diseño arquitectónico vanguardista propio de un poderoso corporativo empresarial. Esta empresa se formalizó bajo las leyes mexicanas, lo que añadió una garantía política a sus operaciones, además de hacer partícipe a la propia familia presidencial al incluir a un hijo del presidente en el consejo de administración, así como a varios de los más conspicuos miembros de la elite porfirista. En efecto, a partir de ese momento Pearson se propuso incursionar en la distribución al menudeo de productos refinados del petróleo dentro del mercado nacional.⁶⁰

En Tampico, y tal y como lo había hecho en el puerto de Veracruz, Pearson intentó dominar el escenario local mediante la adquisición del sistema de tranvías y del sistema eléctrico, modernizando ambos servicios. Al mismo tiempo, comenzó la construcción de una nueva refinería cerca del poblado de La Barra, donde tenía acceso a unos cuatro kilómetros lineales de la margen del Pánuco, sobre lo cual adaptó muelles en los que podían atracar numerosas embarcaciones simultáneamente.⁶¹ Se encontraban ya instalados los dos protagonistas del auge petrolero, desatándose una intensa competencia empresarial que convirtió a Tampico un nodo económico excepcional por su dinamismo y desarrollo en México durante la década de 1910, la misma en la que tendría lugar la revolución mexicana.⁶²

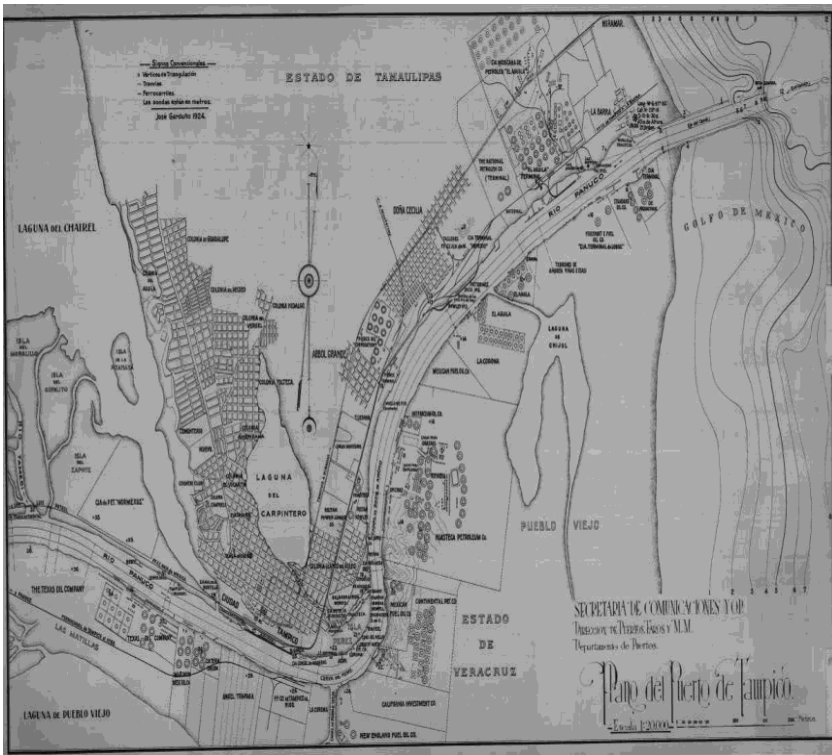
El plano siguiente de 1924 revela como en Tampico la industria petrolera ya había madurado plenamente convirtiéndolo en un centro industrial de primer orden y en un nudo estratégico ferroviario que lo enlazaban al interior del país, además de la enorme capacidad marítima de su puerto en constante exportación de hidrocarburos. La ciudad, por su parte, se había ya expandido más allá de su núcleo urbano histórico y florecía también el asentamiento obrero de Doña Cecilia.

⁶⁰ Álvarez de la Borda, *Crónica del petróleo...*, 36.40.

⁶¹ Ocasio, *Capitalismo y Desarrollo...*, 192-193.

⁶² Cathryn Thourp, “La competencia económica británica y norteamericana en México (1887-1910): el caso de Weetman Pearson”, *Historia Mexicana* 31, n. 4 (1982): 599-641.

Mapa 1



Fuente: Mapoteca Manuel Orozco y Berra

La tenue política petrolera del presidente Madero

A pesar del estallido de la revolución en 1910, la estructura del antiguo régimen permaneció durante un tiempo relativamente intacta, al igual que los intereses extranjeros presentes en el país, particularmente los del rubro petrolero. Estos pretendieron que el nuevo gobierno respetara sus canonjías, cuando ya era público y notorio el enorme usufructo que devengaban de los recursos del subsuelo de la nación. Por tanto, una de las primeras medidas ejecutivas del presidente Francisco I. Madero implantó un impuesto de 20 centavos por cada barril de petróleo producido, disposición que provocó el disgusto de las compañías extranjeras. Esta irritación de las empresas petroleras, sumado a la persistencia de los intereses de antiguos porfiristas que deseaban retornar al poder, alarmados por el surgimiento de diversas luchas populares armadas por todo el país, comenzaron a complotar contra el presidente, apoyados por la injerencia de los Estados Unidos. Lo que

siguió fue un golpe de Estado, en febrero de 1913, que llevó a la presidencia al general Victoriano Huerta. No obstante, pronto se organizó un movimiento armado opositor a la nueva dictadura militar, bajo la bandera del restablecimiento del orden constitucional y bajo el liderazgo de Venustiano Carranza.

Irrumpe la organización laboral: el Gremio Unido de Alijadores

Aunque Madero enarbó durante su campaña el apoyo a la emergente lucha obrera por el mejoramiento de sus condiciones laborales y salariales, ya durante su gobierno pareció contradecirse, como al menos se observó en la huelga de los trabajadores de la Waters Pierce Oil de Árbol Grande, la que mandó reprimir. Cabe decir que la movilización obrera en Tampico surgió independientemente de la dudosa política laboral del nuevo gobierno, siendo más bien resultado de las condiciones del desarrollo capitalista que aquí estaban en marcha, así como de la creciente conciencia de clase entre el proletariado industrial de la ciudad. Y cómo no iba a madurar un pensamiento obrero de mayor empuje, respecto a las limitadas sociedades mutualistas de antaño, cuando por la propia relación de Tampico con el resto del mundo permitió a los trabajadores conocer la existencia de ideologías obreristas de avanzada. Ello, a pesar de que en esta época no existía un marco legal que reconociera la legítima existencia política del proletariado industrial.⁶³

El movimiento que abrió la brecha en Tampico para la organización obrera fue la huelga de los alijadores del puerto. Se trataba de un extenso conglomerado de trabajadores especializados en la carga y descarga de los barcos que atracaban en los muelles, contratados por la Casa Rowley, concesionaria de este servicio, la cual otorgó las primeras prestaciones laborales. Esta empresa fue organizada en 1897 por el entonces superintendente del Ferrocarril Central Mexicano, Edward M. Rowley, con la finalidad de proporcionar los servicios de alijo en el puerto. En poco tiempo extendió su influencia a todos los muelles; desplazó a los competidores locales e implementó un sistema de cuadrillas en su operación, contando siempre con el apoyo del gobierno estatal para impedir la injerencia de las autoridades municipales. Hacia 1898, durante la administración del alcalde Manuel J. Solórzano, estas trataron de evitar la monopolización absoluta de este servicio, e implantar una mínima política nacionalista que impidiera que la ciudad estuviera a merced de las empresas extranjeras, sobre todo la poderosa compañía del Ferrocarril Central Mexicano.

⁶³ Myrna I Santiago, *The Ecology of Oil. Environment, Labor, and the Mexican Revolution, 1900–1938* (Cambridge: Cambridge University Press, 2006), 205-255.

Las cosas cambiaron a partir de 1910 como consecuencia de la explotación petrolera, al incrementarse sustancialmente el arribo y partida de embarcaciones. Muchos de los alijadores se incorporaron a la nueva industria, donde recibían mejores salarios. Ante esta situación, decidieron organizarse en junio de 1911 bajo el nombre de “Gremio Unido de Alijadores” (GUA), combinando ideas mutualistas y sindicalistas. Su líder fue Samuel Kelly y, poco después, declararon una huelga para exigir aumento salarial y el fin del sistema de intermediación en las contrataciones laborales de la Casas Rowley.⁶⁴ Para sofocar el paro, el colectivo empresarial de la ciudad quiso contener a los alijadores, sin embargo, las negociaciones terminaron por imponerse. Los trabajadores hicieron avanzar sus demandas, lo que demostró su capacidad de organización, a la vez que reveló que, en las relaciones productivas, eran realmente una fuerza importante. Se firmó así un contrato laboral sobre bases distintas, y se obtuvo un aumento salarial.⁶⁵

Sin embargo, las tensiones no disminuyeron, pues las condiciones continuaban transformándose debido a un mayor tráfico portuario y al encarecimiento de la economía local, mientras empeoraba el nivel de vida de los alijadores, que sumaban alrededor de un millar de empleados. El empresariado local consideraba que la organización de los alijadores era un pésimo ejemplo para el resto de los trabajadores. Por su parte, la Casa Rowley ahora estaba decidida a destruir a dicha organización, aun a costa de recurrir al empleo de rompeshuegas. Corría el final del 1913 y, aunque el gobierno de Huerta era autoritario, dependía del abasto militar y de provisiones que llegaban a Tampico, para surtir al ejército en su lucha contra el movimiento constitucionalista. Por otra parte, la organización de los alijadores causó buena impresión a los funcionarios laborales del gobierno federal, por su comportamiento moderado. De ahí que esos mismos funcionarios desautorizaron el uso de esquirols y presionaron a la Casa Rowley a negociar un nuevo contrato. Con esta solución, el GUA se situó en la vanguardia regional del movimiento obrero, marcando la pauta de la lucha obrera frente a los patrones.⁶⁶

⁶⁵ “Tampico Strike”, *The Mexican Herald*, México, July 25, 1911, HN/UNAM.

⁶⁶ Ver a Lief Adleson, “Historia social de los obreros industriales de Tampico 1906-1919” (tesis doctoral, El Colegio de México, 1982).

⁶⁶ Adleson, “Historia social de los obreros”,

Más petróleo, presión estadounidense e impacto de la Primera Guerra Mundial

Mientras el país entraba en la vorágine de la inestabilidad política tras el estallido revolucionario encabezado por Francisco I. Madero y los posteriores acontecimientos que se sucedieron a su asesinato, en la Huasteca tuvo lugar la culminación de los esfuerzos de las grandes compañías petroleras, las cuales detectaron importantes yacimientos en el subsuelo, lo que detonó, en definitiva, un importante auge económico en Tampico. Un caso relevante fue el de la citada Compañía Mexicana de Petróleo El Águila, al perforar el pozo denominado Potrero del Llano, con lo que se definió la famosa “Faja de Oro”. Al momento de su apertura, el pozo liberó un chorro de 40 metros de altura y, una vez controlado, reportó 60 mil barriles diarios, y más tarde, 100 barriles diarios; fue el más productivo de los yacimientos que se habían descubierto hasta entonces en el país.⁶⁷ Con este pozo, Weetman Pearson se puso al parejo de la Huasteca Petroleum Company de Doheny, por lo que el monto de la producción petrolera que tenía lugar en Tampico —considerando también la presencia ya de otras compañías petroleras establecidas, como la Standard Oil y la Royal Dutch Shell—, dio un salto cuantitativo notable, al pasar de 3.6 millones anuales en 1910 a 12.5 millones al siguiente año, cifra que crecería exponencialmente durante los diez años posteriores. Lo anterior quedó plenamente demostrado con el descubrimiento del pozo Cerro Azul, hecho por el ingeniero Ezequiel Ordoñez, que brotó con una fuerza de 260 mil barriles diarios, superando todos los récords anteriores y provocando un notable incremento en la producción de la Huasteca Petroleum, que pasó de 8.2 a 12.1 millones de barriles entre 1915 y 1916. Otra estimación señala que México hacia 1914 se había convertido en el segundo productor mundial de petróleo, solo después de Estados Unidos, y que en el periodo siguiente, hasta 1917, había duplicado su producción.⁶⁸

En cuanto al procesamiento del crudo, la escalada posterior fue igualmente extraordinaria. Así, en 1916 existían únicamente cuatro refinerías en el país; para 1921 ya sumaban catorce, a las que se sumaron cinco más tres años después, siendo dos de ellas de las mayores del mundo. Para 1926 ya había veinte refinerías, en su mayoría con puntos de embarque sobre el Pánuco.⁶⁹

Ese era el contexto predominaba en Tampico y la Huasteca, además de la reciente ocupación constitucionalista de la ciudad y de la injerencia

⁶⁷ Canudas, *Las venas de plata...*, 1158.

⁶⁸ Álvarez de la Borda, *Crónica del petróleo...*, 45-46.

⁶⁹ Lorenzo Meyer, *Las raíces del nacionalismo petrolero en México* (México: Océano, 2010), 43.

estadounidense en Veracruz, cuando estalló en Europa la Primera Guerra Mundial. Este acontecimiento vendría a reacomodar el equilibrio de influencias que mantenían tanto los Estados Unidos como la Gran Bretaña con respecto al proceso revolucionario en México, más aún cuando, en abril de 1914, ocurrió el famoso “incidente de Tampico”, lo que propició la intervención armada en México mediante la ocupación militar de Veracruz. El imperio británico, que durante el porfiriato había disfrutado del completo respaldo a sus intereses por parte del presidente Porfirio Díaz, procuró recuperar su antiguo estatus con la llegada de Victoriano Huerta y apoyó a su gobierno. Sin embargo, las circunstancias volvieron a cambiar ante la inminente caída del dictador, por lo que Londres buscó por todos los medios fortalecer su alianza con Estados Unidos y dejó a este país marcar la pauta respecto a los asuntos mexicanos —especialmente en lo relativo a los intereses petroleros—. Su embajador abandonó México y la representación británica quedó reducida a un encargado de negocios, lo que puso de manifiesto el antagonismo del gobierno británico con el movimiento constitucionalista.⁷⁰ Por su parte, Estados Unidos, ante la conflagración europea, debió limitar sus designios políticos respecto de México, los cuales además quedaron sin mayor argumento tras el derrocamiento de Huerta en agosto de 1914. En consecuencia, evacuó Veracruz sin pena ni gloria, aunque mantuvo la mirada bien puesta en la política que el nuevo gobierno carrancista habría de seguir en materia petrolera.

Por lo pronto, conforme a la visión nacionalista de Venustiano Carranza, y a contrapelo de los intereses de las compañías extranjeras, los revolucionarios que tomaron la plaza quisieron dejar en claro los intereses del futuro gobierno constitucionalista de imponer la autoridad mexicana sobre los intereses extranjeros que operaban en el territorio nacional. Ello ocurrió pese a la presencia de la flota de guerra estadounidense que permanecía frente a Tampico al mando del almirante Henry Fletcher, a la que se sumaron buques de la marina de Gran Bretaña, de Alemania, de Francia, de España e incluso de Cuba. De ahí la orden de que todos los impuestos se pagaran en oro mexicano, medida que serviría por lo pronto para financiar el costo de la guerra que aún continuaba. Más aún, se exigió el pago en metálico de un “derecho de barra”, bajo la amenaza de cerrar de las válvulas que abastecían de petróleo a los buques-tanque.⁷¹ Una vez afianzado en el poder, a partir de segundo semestre de 1915, Carranza comenzó a estructurar una política encaminada a definir la propiedad inalienable del Estado mexicano sobre los recursos del subsuelo.

⁷⁰ Véase a Lorenzo Meyer, *Su Majestad Británica contra la Revolución Mexicana. El fin de un imperio informal* (México: El Colegio de México, 1991).

⁷¹ Meyer, *Las raíces del nacionalismo...*, 74 y 79.

En consecuencia, desde enero de ese año se suspendieron la perforación de nuevos pozos y la construcción de nuevos oleoductos, hasta que el gobierno elaborará una nueva reglamentación sobre el petróleo. Todo ello ocurrió pese a que seguía gravitando en el ambiente la posibilidad de una ocupación militar de Tampico y la zona petrolera de la Huasteca.

Tiempo después, en agosto de 1916, Carranza sometió todos los asuntos petroleros a la jurisdicción federal y enseguida ordenó el registro de todas las compañías petroleras. Asimismo, se derogaron todas las exenciones concedidas con anterioridad, de manera que en lo sucesivo no se otorgaría permiso alguno para adquirir nuevos bienes raíces, ni recibir nuevas concesiones; y, en caso de concederse, se haría bajo las leyes mexicanas. Además, las compañías quedarían obligadas a renunciar a su nacionalidad para dirimir cualquier controversia con el gobierno mexicano bajo jurisdicción extranjera. Además, los impuestos fueron triplicados. Para el año siguiente se formalizó el Departamento del Petróleo, con fundamento en el artículo 27 de la nueva Constitución federal, reafirmando todas las disposiciones anteriores. Poco después se constituyó en Tampico la Oil Managers Association, una especie de sindicato patronal que agrupaba a los principales productores estadounidenses y británicos de petróleo en la región. Desde allí se pronunció en desconocimiento del artículo 27° de la flamante Carta Magna mexicana, acusando que tal precepto había sido influenciado por los intereses alemanes, argumento que fue presentado ante el Departamento de Estado para magnificar las cosas.⁷²

Por todo lo anterior, las cosas no resultaron fáciles para el gobierno de Carranza a la hora de recomponer las relaciones con Estados Unidos, ante la presión de ese país por condicionar el reconocimiento a la obtención de diversas ventajas para los intereses de sus ciudadanos en México, a lo que Carranza se negó a condescender por considerar que ello violaría uno de los principios revolucionarios. Aun así, debido a que se trataba de una nación limítrofe y a que, aunque envuelto el país en la turbulencia revolucionaria, Carranza representaba en ese momento la estabilidad política en México, el gobierno de Washington le otorgó su reconocimiento en octubre de 1915. Sin embargo, la situación volvió a complicarse en 1916 con la breve incursión de Francisco Villa al otro lado de la frontera, ante lo cual Carranza debió, a regañadientes, autorizar la entrada de una expedición punitiva a territorio nacional, lo que en parte le convenía porque combatía a un enemigo acérrimo. No obstante, esta misión militar limitada fue vista por algunos como el preludio de una ofensiva a gran escala, lo que alarmó a numerosos ciudadanos estadounidenses residentes en Tampico y la Huasteca, vinculados al negocio

⁷² Meyer, *Las raíces del nacionalismo...*, 85.

del petróleo. Ello provocó el éxodo de muchos de ellos y de sus familias, como ya había ocurrido el año anterior, previo a la batalla de El Ébano.

Otro escollo mayor fue el empeño de Carranza por plasmar en la Constitución de 1917 la propiedad de la nación sobre sus recursos naturales y, particularmente, sobre el petróleo. Asimismo, otro asunto de delicada tesitura internacional fue la posible filiación germanófila de Carranza, atribuida a la recepción del famoso telegrama Zimmermann, enviado por el ministro de Asuntos Exteriores del Imperio alemán, en el que se exhortaba a México a establecer una alianza contra Estados Unidos. Dicho documento fue interceptado por la inteligencia británica e impulsó, en buena medida, la entrada de ese país a la guerra europea.⁷³

Si bien Carranza declinó la oferta de Zimmermann, utilizó inteligentemente el juego diplomático internacional durante un tiempo razonable para alejar la amenaza de una invasión a gran escala por parte de Estados Unidos, considerando que en ese momento aún se mantenía la expedición de Pershing contra Villa. Derivado de este mismo embrollo, se llegó a temer que, para detonar el conflicto, los espías alemanes pudieran sabotear las instalaciones petroleras en Tampico y la región, por lo que se vivieron momentos de tensión en México ante la posibilidad de una invasión preventiva estadounidense a las zonas petroleras. Por su parte, las compañías petroleras, con el apoyo del gobierno de Londres, en el caso de empresas como El Águila, no se quedaron con los brazos cruzados, ya que ampliaron y fortalecieron el modelo, previamente ensayado, de las llamadas “guardias blancas” para proteger, sobre todo, sus pozos en explotación. Para ello aseguraron su protección mediante un hombre fuerte, el general Manuel Peláez, un exrebelde felicista de corte reaccionario que, con el respaldo y el financiamiento de las petroleras, quedó convertido en el amo y señor de buena parte de la Huasteca, en franco desafío a Carranza, situación que se mantuvo por más de un lustro.⁷⁴

Sin embargo, las petroleras también debieron realizar desembolsos a algunos jefes constitucionalistas, como el gobernador de Veracruz —y posteriormente secretario de Relaciones Exteriores—, Cándido Aguilar, lo que iba en el sentido de obligarlas a someterse a la política petrolera del gobierno de Carranza.⁷⁵ Por su parte, incapaz de ejercer una mayor presión diplomática

⁷³ Ver a Friedrich Katz, *La guerra secreta en México: Europa, Estados Unidos y la Revolución Mexicana* (México: Ediciones Era, 1981).

⁷⁴ Ana María Serna, *Manuel Peláez y la vida rural en la Faja de Oro, 1910-1928* (México: Instituto Mora, 1988).

⁷⁵ Mario Contreras y Jesús Tamayo, *México en el Siglo XX. 1913-1920. Textos y documentos* (México: UNAM, 1989), 165-166.

debido a la falta de los conductos adecuados, Gran Bretaña se limitó a expresar su protesta por la situación que afectaba los intereses de los súbditos de la Corona británica en México, particularmente los de lord Cowdray.

Entretanto, los agentes alemanes desplegaron diversos esfuerzos para sabotear la producción petrolera, fomentar la agitación sindical e, incluso, llegaron a considerar la posibilidad de que el general Francisco Villa encabezara la ocupación de la región de la Huasteca. Asimismo, circuló la versión de que el gobierno mexicano habría autorizado al embajador Heinrich von Eckardt el establecimiento de una base de submarinos en el litoral de Tamaulipas, lo que generó una profunda preocupación entre las autoridades británicas, ante la vulnerabilidad en que quedarían sus buques tanque. Lo cierto es que, en esa época, pulularon en Tampico el doble de espías británicos y alemanes que en cualquier otra parte del país.⁷⁶

Imagen 2



Caricatura satírica que muestra al presidente Venustiano Carranza dispuesto a proveer de petróleo desde Tampico al Kaiser alemán ya muy mermado por efectos de la Primera Guerra Mundial. En consonancia con el escándalo que generó el telegrama Zimmerman, que presumía una posible alianza entre México y Alemania. **Fuente:** *La Revolución Mexicana en el espejo de la caricatura estadounidense*, 2012.

⁷⁶ Ray C. Gerhardt, “Inglaterra y el petróleo mexicano durante la Primera Guerra Mundial”, *Historia Mexicana* 25, n. 1 (1975): 118-142.

Por encima de todas las tramas, intrigas diplomáticas y presiones internacionales, el petróleo mexicano extraído en la Huasteca continuó siendo enviado a Inglaterra mediante la flota de buques tanque propiedad de lord Cowdray, quien recibió un escaño en la Cámara de los Lores por parte del gobierno británico y que, durante la guerra, como era previsible, asumió el cargo de ministro de Transporte del Imperio británico. Asimismo, resulta pertinente subrayar que, aunque Gran Bretaña obtenía la mayor parte de su abastecimiento petrolero de Estados Unidos, cualquier reducción en el suministro proveniente de México habría incrementado su dependencia respecto a ese país. Sin embargo, tras la entrada de Estados Unidos en la guerra, surgieron dudas sobre la capacidad de las compañías petroleras estadounidenses para cubrir la demanda adicional equivalente al volumen que Gran Bretaña obtenía de los recursos petroleros que usufructuaba en México. En consecuencia, el petróleo mexicano continuó fluyendo hacia el exterior.⁷⁷

La edad dorada del petróleo

Conocida para los petroleros extranjeros como “the golden age of Mexico’s oil industry”, la etapa comprendida entre 1917 y 1921 constituyó el punto culminante de la producción de hidrocarburos en el país. Gran parte de esta producción fue extraída en la Huasteca y trasladada a Tampico para su refinación y exportación. En 1917, en ambas márgenes de la desembocadura del río Pánuco, se desarrollaba un complejo industrial petrolero que incluía, además de las compañías gigantes El Águila y Huasteca Petroleum, las refinerías de La Barra, perteneciente a la Compañía Transcontinental de Petróleo, propiedad de la Standard Oil Company de Nueva Jersey; la refinería Matillas, de la Texas Oil Company; en Boca Cajeta (El Moralillo); la refinería de la Mexican Gulf Oil Company, del grupo Gulf de Pittsburg, Pensilvania, y, en 1920, la refinería de la Compañía Mexicana-Holandesa “La Corona”, propiedad de la Royal Dutch Shell, instalada en Chijol, entre otras.⁷⁹

Los ejemplos del impacto que tuvo esta bonanza en cada una de las empresas petroleras son diversos; sin embargo, todas registraron incrementos significativos en sus actividades productivas. En 1917, la Huasteca Petroleum Company produjo 17,587,130 barriles, lo que representó ventas por 17 millones de dólares. Para 1919, el volumen de su producción alcanzó los 20,200 millones de barriles; por ello, mantenía una inversión en producción cercana a los 12 millones de dólares, mientras que sus ganancias anuales

⁷⁷ P. Edward Halley, *Revolution and intervention –The diplomacy of Taft and Wilson with Mexico–1910, 1917* (Cambridge: M.I.T. Press, 1970), 120.

⁷⁸ Lief Adleson, “Identidad comunitaria y transformación social: estibadores y petroleros en Tampico (1900-1925), *Historias*, n. 7 (1984): 29-44.

fueron del orden de los 10 millones de dólares entre 1919 y 1921. Por su parte, El Águila disponía de ochenta pozos de producción en una superficie propia de 38,898 acres, con derechos sobre poco más de un millón de acres adicionales. Además, poseía dos refinerías con una capacidad aproximada de 125 mil barriles diarios, cuyas ventas reportaban más de 29 millones de pesos, y en 1919 alcanzó una producción de 16,900 millones de barriles.⁷⁹

Al separarse de la Waters-Pierce Oil Company, la Standard Oil incursionó por cuenta propia en México en 1914, aprovechando el auge petrolero. Instaló en Tampico una planta para desnatar crudo obtenido de otras compañías productoras, mientras buscaba yacimientos propios en la Faja de Oro. En 1917 adquirió la Compañía Petrolera Transcontinental, una pequeña empresa productora, por lo que pronto alcanzó una producción propia de 136,000 barriles diarios. Con el propósito de ampliar sus capacidades de almacenamiento y transporte, estableció estaciones terminales y adquirió una refinería en Tampico. Hacia 1922, la inversión de la Transcontinental ascendía a 32.5 millones de dólares. Otras compañías petroleras, de acuerdo con datos de 1919, registraban las siguientes cifras de producción: 1,728 millones de barriles de la Mexican Gulf Oil Co.; 1,280 millones de la Texas Oil Co.; 382 millones de barriles de la Compañía Transcontinental de Petróleo; y 337,600 millones de barriles de La Corona. Según el Departamento del Trabajo, en 1921 la Transcontinental empleaba a 2,940 trabajadores; la Mexican Gulf, a 1,597; la Texas Oil Co., a 1,071; y La Corona, a 1,500 trabajadores. Aunque las demás refinerías no proporcionaron datos, se estimaba que El Águila y la Huasteca Petroleum empleaban aproximadamente a 6,000 obreros en conjunto.

Cabe destacar que, por su volumen de producción y la cantidad de mano de obra empleada, la Huasteca Petroleum y El Águila eran las compañías más importantes del complejo industrial petrolero de Tampico, y las que mostraban una mayor militancia laboral durante la década de los veinte.⁸⁰ Otras compañías petroleras con cierta relevancia, entre las numerosas que llegaron a establecerse en Tampico para desarrollar distintas actividades dentro de la cadena productiva del petróleo, fueron, entre las de capital inglés: Pánuco Valley Oil Fields, Ltd.; Tampico Pánuco Oil Fields, Ltd.; y Tampico Oil Limited. Entre las de capital estadounidense se encontraban: Freeport and Mexican Fuel, Gulf Coast Corporation, International Petroleum, Continental Petroleum Co., Oil Fields of Mexico, Penn Mex Fuel Co. y The Southern

⁷⁹ Merrill Rippy, *Oil and the Mexican Revolution* (Leiden: E-J. Brill, 1972), 160.

⁸⁰ Arturo Alvarado, *El Portesgilismo en Tamaulipas. Estudio sobre la constitución de la autoridad pública en el México posrevolucionario* (México: El Colegio de México, 1992), 248.

Company.⁸¹

Foto 5



Barriles de petróleo listos para ser embarcados como parte de la producción de la compañía holandesa La Corona, una actividad que se hizo creciente en la medida de la demanda que exigían los países Aliados ante el esfuerzo bélico en Europa. **Fuente:** Fototeca de Nuevo León-Conarte.

Expresiones comerciales del auge del petróleo

Para 1921, cuando el auge petrolero alcanzaba su punto máximo en Tampico y la Huasteca, este fenómeno se reflejó de manera notable en el movimiento comercial y portuario de la región. Ese año ingresaron al puerto 2,768 buques, con un total de 12 millones 371,521 toneladas brutas y 493,563 toneladas de mercancías, además de 52 veleros con 8,656 toneladas de mercancías. Procedentes de otros puertos de la República arribaron 323 vapores con 142,681 toneladas de carga, así como 109 veleros de cabotaje con un desplazamiento de 6,764 toneladas brutas. Durante el mismo año salieron de Tampico hacia distintos puertos del mundo un total de 3,242 barcos, cargados con 12 millones 449,472 toneladas de mercancía, además de 23 veleros con 43,468 toneladas de carga. En la navegación de cabotaje partieron 525 buques de vapor con 541,690 toneladas de mercancía y 123 veleros con 5,513 toneladas de carga.⁸² El movimiento marítimo de esta época dinamizó los negocios y el comercio en Tampico, por lo que proliferaron empresas de diversos giros. Algunas de ellas existían desde años anteriores y fortalecieron sus actividades, mientras que otras surgieron impulsadas por las condiciones favorables de este periodo. Las empresas dedicadas al transporte desempeñaron un papel fundamental dentro de esta dinámica, entre las que figuraban las siguientes:

⁸¹ Véase a J. C. Brown, and A. Knight, *The Mexican petroleum industry in the twentieth century* (Austin: University of Texas Press, 1992).

⁸² Javier Santos Llorente, *Episodios Petroleros* (México: Petróleos Mexicanos, 1988), 108.

Cuadro2-Empresas de transporte en Tampico

Empresa o establecimiento	Rubro o giro principal	Subsector o categoría	Actividades, servicios o notas
Compañía Naviera Transportadora de Petróleo S.A.	Transporte de petróleo	Naviera petrolera	Empresa dedicada al transporte de petróleo.
Compañía de Inversiones en Tampico S.A.	Inversiones vinculadas al transporte	Inversiones / transporte	Mencionada entre las empresas de transporte de importancia en la dinámica local.
Compañía Exportadora y Transportadora del Golfo	Transporte y exportación	Transporte de mercancías	Combinaba funciones de exportación y transporte.
Compañía Bancaria e Industrial de Tampico	Actividad bancaria e industrial	Empresa diversificada	Figura en la relación de empresas vinculadas a la dinámica del transporte.
Compañía de Navegación Interior	Navegación interior	Transporte fluvial / interior	Empresa dedicada al transporte por navegación interior.
Compañía de Trasportes Island S.A.	Transporte	Empresa transportista	Mencionada entre las compañías del ramo.
Compañía de Transporte del Sur S. A.	Transporte	Empresa transportista	Empresa dedicada al transporte regional.
Compañía de Tranvías Eléctricos	Transporte urbano	Tranvías	Prestaba servicio de movilidad urbana por tranvía eléctrico.

Fuente: Hernández, *Empresarios extranjeros...*,

Los bancos, para este momento, ya se habían diversificado respecto a las primeras instituciones financieras establecidas durante el Porfiriato. Operaban diversas entidades, entre ellas: Tampico Banking Co., Casa Financiera

Assemat, Tampico Petroleum Banking, Banco Nacional de México S. A., Banco de Comercio de Tampico S. A., Hipotecaria de las Huastecas, Casa Lacaud, Unión de Crédito Ganadero S. A. y la Compañía Bancaria e Industrial de Tampico. Por la propia naturaleza de la explotación petrolera, se establecieron en la ciudad diversas empresas especializadas en la provisión de equipos para esta actividad, entre ellas: Lucey Manufacturing Co., Albert Isaac y Compañía, Carpenter and Ramsen, General Machinery and Supply, Mexican Machinery, National Supply Co., Tampico Foundry Machinery Co., La Palma (una empresa de larga trayectoria) y la casa de Ricardo Pieler. Otras compañías proveedoras de maquinaria y equipos no industriales fueron J. Endorman (máquinas de escribir) y Tampico Oxygen and Producing Company.

Entre las empresas dedicadas al procesamiento y comercio de alimentos se encontraban: The Tampico Slaughter House Co., Compañía Empacadora de Tampico S. A., Cía. Harinera del Golfo S. A., Coca Cola S. A. y la Gran Fábrica de Champagne de Carmen. Cabe señalar que el famoso refresco se estableció en el país por iniciativa de Herman H. Fleishman, cuya actividad empresarial se arraigó y diversificó en esta ciudad, dando origen posteriormente al moderno Grupo Tampico. Otros negocios presentes durante este periodo fueron las compañías de seguros, entre ellas: Pulford Brother y Co., Unión de Seguros S. A., La Estrella Compañía de Seguros e Insurance Loan Saving Real State Investments.

Las agencias comisionistas continuaron desempeñando sus actividades, ahora representadas por las firmas Comercial y Marítima, Bergan Heynen y Cía., y J. Prom, Sucesores, esta última una casa de gran tradición. Las empresas dedicadas a los servicios eran: Hamilton y Devine, S. C. (inmobiliaria de predios rústicos), Compañía de Fuerza Eléctrica de Tampico S. A., Compañía Consolidada “Oil Well”, Compañía Tamaulipeca de Teléfonos S. A. y General Electric. Asimismo, debido a la creciente popularidad del automóvil —ese gran consumidor que ya circulaba por diversas partes del mundo y demandaba cantidades cada vez mayores de petróleo—, operaban en Tampico las agencias automotrices Larralde Motors, J. J. M. Valladares, Tampico Auto Sales S. A. y la agencia Ford.⁸³

Debido al crecimiento demográfico exponencial y a los altibajos derivados del periodo revolucionario, que afectaron el abastecimiento de productos de consumo cotidiano hacia el puerto, sobrevino la escasez y especulación de alimentos. Esta situación provocó un encarecimiento de la vida y una inflación sostenida en los precios de los productos de la canasta

⁸³ Hernández, *Empresarios extranjeros...*, 106-110.

básica, debido a la necesidad de importar una parte considerable de ellos. A ello se sumaron la dolarización y la circulación de moneda de oro en la economía local, ante el escaso respaldo de la moneda en papel constitucionalista. Por tanto, Tampico se convirtió en una ciudad costosa, donde la especulación se encontraba presente de manera constante. De ahí surgió el descontento de la clase trabajadora, sometida a jornadas laborales agotadoras, extensas horas de trabajo y carente de derechos, a pesar de que el discurso revolucionario sostenía la reivindicación de las clases populares. Ante la ausencia de transformaciones provenientes del Estado, fueron los propios trabajadores quienes emprendieron sus luchas en busca de sus reivindicaciones laborales.

Ascenso de la movilización obrera

Con la ocupación de Tampico por los constitucionalistas, estos buscaron imponer su autoridad como la única instancia reguladora de las actividades económicas que se desarrollaban en la ciudad. Para ello, fijaron los precios de los artículos de consumo básico e, incluso, llegaron a requisar mercancías que los comerciantes pretendían ocultar para especular con ellas. Asimismo, a pesar de su discurso y de sus acciones en favor de los trabajadores, los jefes constitucionalistas procuraron regular, conforme a sus propios intereses, las actividades políticas de la clase obrera, orientándolas hacia una colaboración ordenada dentro del proceso de industrialización capitalista que se desarrollaba en el país, sin contemplar en modo alguno la posibilidad de que esta alcanzara el poder político. Una muestra del perfil “obrerista” que el gobierno deseaba proyectar fue el respaldo brindado al carpintero Tomás R. Morales, quien ocupó la presidencia municipal entre 1915 y 1917, rompiendo definitivamente el control que la antigua élite comercial ejercía sobre la alcaldía local. En el caso particular de Tampico, resultaba de especial importancia que la producción petrolera contribuyera al sostenimiento de las finanzas del gobierno nacional; por ello, el orden y la estabilidad laboral constituían una prioridad de primer orden, incluso a costa de recurrir al uso de la fuerza. A ello se sumaba la delicada situación internacional derivada de la Primera Guerra Mundial, pues la agitación obrera y la eventual suspensión de la producción petrolera podían propiciar una intervención extranjera.

Lo cierto es que, en ese momento, comenzó a manifestarse una intensa efervescencia entre los trabajadores, impulsada principalmente por la difusión de las ideas anarcosindicalistas, muchas de las cuales fueron introducidas por los agentes de organizaciones obreras establecidas en los Estados Unidos, como la Industrial Workers of the World (IWW), así como por las consignas magonistas del Partido Liberal Mexicano, cuyos dirigentes se encontraban exiliados en ese país. En este contexto, y pese a la oposición del gobierno

de Huerta, en 1912 se fundó en la Ciudad de México la Casa del Obrero Mundial (COM), organización de la que Carranza se valió para fortalecer su posición política en 1915. Fue entonces cuando un “batallón rojo” de la COM llegó por vía marítima a Tampico para participar en la batalla de El Ébano, hecho que estimuló el orgullo de la clase proletaria local. El impacto fue tal que, en octubre de 1915, se fundó en la ciudad la COM, la cual incorporó rápidamente a diversas agrupaciones sindicales y promovió la creación de la Federación de Sindicatos de Tampico (FST), que unificó a los gremios de albañiles, mecánicos, electricistas, peluqueros, jornaleros, herreros, paileros, pintores, empleados de restaurantes, carpinteros, sastres, trabajadores de las artes gráficas, alijadores, navegación interior, motoristas y conductores. Su ideal y proyecto de lucha se sustentaban en la emancipación de la clase obrera mediante acciones solidarias encaminadas a mejorar las condiciones de trabajo, ampliar el acceso a la educación y elevar el nivel de vida de los trabajadores, todo ello bajo el lema «¡Salud y Revolución Social!». Su principal medio de difusión fue el periódico *Tribuna Roja*.⁸⁴

En 1917, la organización obrera se fortaleció en Tampico con la fundación de una célula de la IWW, que inicialmente se vinculó con los trabajadores del transporte marítimo y, posteriormente, estableció una filial integrada por trabajadores petroleros. Otro de los grupos fue *Germinal*, creado por magonistas vinculados con la IWW, el cual publicó el periódico *Germinal* y se propuso luchar por una sociedad administrada “de abajo hacia arriba”, además de promover círculos de lectura y representaciones teatrales. También surgió el grupo *Vida Libre*, que editaba un periódico con el mismo nombre, así como el grupo *Fuerza y Cerebro*, que manifestó su oposición a la intervención estadounidense en la Primera Guerra Mundial mediante su órgano de difusión. Por su parte, los Hermanos Rojos compartían una ideología bolchevique que difundían a través del periódico *El Pequeño Grande*. De todas estas agrupaciones, únicamente el grupo *Luz* publicaba editoriales escritos por una mujer, siendo ¡*Luz!* un medio de amplia difusión y aceptación entre la clase trabajadora.⁸⁵

En cuanto a la incidencia de estas organizaciones en el escenario político local, en abril de 1916 la COM, considerada la organización anarcosindicalista más activa del país, convocó a una huelga general en la Compañía Mexicana de Petróleo *El Águila* y en la *Huasteca Petroleum Company*. Entre sus principales demandas figuraban la reducción de la jornada laboral, de nueve a

⁸⁴ Aurora Mónica Alcayaga Sasso, “Librado Rivera y los Hermanos Rojos en el movimiento social y cultural anarquista en Villa Cecilia y Tampico, Tamaulipas, 1915-1931” (tesis doctoral, Universidad Iberoamericana, 2006), 52-54.

⁸⁵ Alcayaga, “Librado Rivera y los Hermanos Rojos”, 52-54.

ocho horas, y un incremento salarial equivalente a tres pesos oro, en respuesta al elevado costo de la vida y al hecho de que el comercio local realizaba sus cobros en dólares.⁸⁶ Ante esta situación, Carranza ordenó aplicar la pena de muerte a quienes incitaran a la huelga. En consecuencia, el general Emiliano P. Nafarrete, comandante militar en Tampico, desplegó tropas para proteger las refinerías y evitar la paralización de sus actividades; además, prohibió las manifestaciones en la plaza de La Libertad y ordenó el encarcelamiento de los principales dirigentes del movimiento. Frente a la severidad de estas medidas, los huelguistas modificaron su estrategia y optaron por negociar directamente con las compañías. No obstante, aquel episodio representó la primera gran confrontación del movimiento obrero en la arena pública. A escala nacional, la COM fue finalmente clausurada por el gobierno carrancista.

En 1917, y como una prueba de las garantías que ofrecía la recién promulgada Constitución Política Federal, particularmente su artículo 123, los obreros de Tampico emprendieron una nueva huelga entre los meses de abril y mayo de ese año, poniendo en entredicho, en cierta medida, la eficacia del nuevo marco constitucional. En esta ocasión, el número de compañías emplazadas aumentó, pues además de la Compañía Mexicana de Petróleo El Águila y la Huasteca Petroleum Company, la demanda incluyó a la Texas Oil Company, la Standard Oil Company y la Compañía Mexicana-Holandesa “La Corona”. Las exigencias comprendían, además del habitual aumento salarial, la solicitud de trabajos iguales independientemente de la nacionalidad del obrero; la garantía de que no se castigaría a los huelguistas, y el despido de los mayordomos extranjeros acusados de cometer abusos. Las compañías rechazaron estas demandas y criticaron la intervención del gobierno mexicano. En julio estalló una nueva huelga en apoyo al Sindicato del Transporte Marítimo de la IWW, lo que ocasionó una paralización parcial de las actividades petroleras. Ante esta situación, el cónsul estadounidense Claude Dawson protestó y atribuyó el movimiento a agentes alemanes infiltrados en el grupo Germinal; incluso llegó a señalar al gobierno de Carranza como instigador del conflicto. Como respuesta, se reforzó la guarnición militar con nuevas tropas, las cuales, mediante el uso de la fuerza, expulsaron del país, bajo el argumento de ser elementos perniciosos, a varios dirigentes obreros de origen español. El paro volvió a repetirse al finalizar el año; sin embargo, el gobierno lo declaró ilegal. Tras esta determinación oficial y frente a la actitud desafiante de las compañías, que incluso cuestionaban la autoridad del presidente de la República, los obreros decidieron constituir una estructura sindical unificada. De esta manera surgieron las agrupaciones de “Obreros Unidos” en varias

⁸⁶ Adleson, “Historia social de los obreros”, 451-452.

compañías petroleras, al convencerse de que debían defender sus intereses por sus propios medios, pues consideraban inútil recurrir al Estado bajo el gobierno de Carranza.⁸⁷

Como parte del proceso de organización que experimentaron los gremios de trabajadores en Tampico durante este periodo, el 13 de octubre de 1917 dio inicio el Segundo Congreso Obrero Nacional, con la participación de veintisiete organizaciones de trabajadores, comités de defensa obrera y grupos culturales. La convocatoria fue promovida por el grupo cultural Germinal y la Casa del Obrero Mundial. Entre los principios expuestos destacaban la cooperación económica espontánea dentro de la estructura sindical, la liberación de reglamentos internos, la “comunicación” de los medios de producción y la conformación de federaciones gremiales orientadas a impulsar la educación de obreros y campesinos, así como a combatir los vicios. Ese mismo año, los obreros fueron objeto de las gestiones políticas de uno de los candidatos al gobierno del estado, el general César López de Lara. No obstante, debido a su participación, como comandante político y militar de la Ciudad de México, en la disolución de la Casa del Obrero Mundial, los obreros de Tampico recibieron su candidatura con desconfianza. A pesar de ello, contó con el respaldo del licenciado Emilio Portes Gil y del farmacéutico Juan Gual Vidal, quienes realizaron labores de proselitismo en su favor, al igual que el entonces presidente municipal de la ciudad, el ingeniero Antonio Prieto Laurens. Sin embargo, la postura intransigente del otro candidato, el general Luis Caballero, provocó que las cosas se complicaran hasta grado de anularse los comicios; posteriormente, este decidió levantarse en armas. Ante ello, Carranza nombró al general Ernesto Ricaut, quien estableció su cuartel en Tampico y fue el responsable de mantener la política de mano dura del ejército federal frente a las huelgas obreras, en un contexto marcado por la amenaza de una posible invasión angloestadounidense.⁸⁸

Este ciclo de movilización obrera concluyó con la huelga iniciada en mayo de 1919 por los trabajadores de la Pierce Oil Company.⁸⁹ El conflicto dio origen a una multitudinaria manifestación de apoyo al movimiento, celebrada el día 17 de ese mes en la plaza de La Libertad. Sin embargo, la imprudencia de un militar desencadenó un violento enfrentamiento en el que perdieron la vida el oficial provocador y cuatro obreros, además de registrarse numerosos

⁸⁷ Alcayaga, “Librado Rivera y los Hermanos Rojos”, 115-118.

⁸⁸ Ocasio, *Capitalismo y Desarrollo...*, 322-325.

⁸⁹ Ver a José Ángel Solorio Martínez y Raúl Sinencio Chávez, *La huelga de la Waters-Pierce Oil Corporation. 1919: La primavera de Villa Cecilia y Tampico*, Tamaulipas, s.l., Sociedad de Historia y Verdad A.C., 2019.

heridos.⁹⁰ El movimiento fue sofocado por la policía militar, que brindó apoyo a los trabajadores esquiroleros o rompehuelgas, lo que derivó en la detención de diversos obreros y dirigentes sindicales, entre ellos el licenciado Emilio Portes Gil, quien entonces fungía como apoderado legal de varias organizaciones obreras. Los líderes encarcelados fueron trasladados a la ciudad de Chihuahua, donde recuperaron su libertad en julio del mismo año. Portes Gil calificó este episodio como una “huelga formidable”, al considerar que paralizó las actividades de todas las compañías petroleras y proporcionó a los trabajadores nuevas experiencias y enseñanzas para su lucha.⁹¹

Nueva secuencia de turbulencias políticas

En 1920, con motivo de las elecciones presidenciales, Venustiano Carranza se empeñó en imponer a un sucesor, por lo que bloqueó por completo la candidatura del general Álvaro Obregón. En el marco de su campaña proselitista, Obregón llegó a Tampico el 28 de marzo de ese año, donde fue recibido por un grupo afín que promovía la candidatura del licenciado Emilio Portes Gil. Ese mismo día encabezó mítines multitudinarios en Doña Cecilia y Árbol Grande, en los que miles de obreros se sumaron a su causa. Posteriormente, se dirigió a la plaza de La Libertad, donde, desde el balcón del hotel Continental, exhortó a los asistentes a votar por él, mientras sus acompañantes, Manlio Fabio Altamirano, Rafael Martínez Escobar y Aurelio Manrique, pronunciaron encendidos discursos en contra del gobierno de Carranza. En todo momento, la movilización del candidato permaneció bajo la vigilancia del comandante militar de la plaza, el general Francisco Murguía, quien, sin embargo, no se atrevió a reprimir la multitudinaria concentración realizada en el centro de Tampico. No obstante, una vez dispersados los asistentes, ordenó la aprehensión y el maltrato de Rafael Martínez Escobar y Aurelio Manrique; por su parte, Altamirano evitó ser detenido gracias al fuero que le confería su condición de diputado. Incluso, la habitación de Obregón fue allanada, aunque este no se encontraba en ella. Por su parte, el 3 de abril el jefe de la policía local, coronel Carlos S. Orozco, acudió al despacho de Portes Gil con el propósito de aprehenderlo; sin embargo, el abogado logró escapar y huir hacia Laredo, Texas, desde donde se trasladó a Sonora, entidad en la que poco después estalló la rebelión encabezada bajo el Plan de Agua Prieta.⁹² Este movimiento político tuvo efectos casi inmediatos: Carranza abandonó

⁹⁰ Alvarado, *El Portesgilismo...*, 246-271.

⁹¹ Emilio Portes Gil, *Raigambre de la Revolución en Tamaulipas. Autobiografía en acción* (México: Gobierno del Estado de Tamaulipas, 2008), 75-83.

⁹² Ciro de la Garza, *La Revolución Mexicana en el Estado de Tamaulipas (Cronología) 1913-1975* (México: Librería de M. Porrúa, 1976), 293-297.

la Ciudad de México y, tras el descarrilamiento de sus trenes en Puebla, fue asesinado cuando cruzaba la Sierra Madre.

En Tampico, la rebelión de Agua Prieta recibió el respaldo del coronel Lucas González Tijerina, jefe del 33.º Batallón que guarnecía la plaza, el 9 de mayo de 1920. En contraste, el inspector de policía Carlos S. Orozco se atrincheró en el edificio de la aduana marítima, se negó a rendirse y huyó a bordo del buque Jalisco con los fondos de esa dependencia. No obstante, fue capturado en altamar por la tripulación, que lo entregó prisionero en Veracruz.⁹³ En el ámbito regional de la Huasteca, el general Arnulfo R. Gómez, comandante militar de la zona, también se adhirió a la rebelión, mientras que el general Manuel Peláez se puso a las órdenes de las nuevas autoridades nacionales, en particular del general Álvaro Obregón, quien fue electo presidente de la República tras el breve gobierno provisional de Adolfo de la Huerta. En el ámbito estatal, el licenciado Emilio Portes Gil asumió de manera provisional la gubernatura de Tamaulipas, en tanto que el general Lucas González fue nombrado comandante militar de Tampico, circunstancia que motivó la renuncia del alcalde Prieto Laurens. Los obreros, por su parte, que apenas un año antes habían sido reprimidos por las tropas carrancistas durante la huelga de la Waters Pierce, no salieron a celebrar ni a manifestar su adhesión a los nuevos acontecimientos, pues procuraban preservar los derechos laborales conquistados en una lucha que consideraban eminentemente política.⁹⁴ Sin embargo, una vez que Obregón consolidó su dominio sobre la situación nacional, los trabajadores comenzaron a buscar la protección del Estado mexicano. Ello obedeció a que, a mediados de 1921, las compañías petroleras emprendieron despidos masivos en Tampico como consecuencia de las crecientes dificultades que enfrentaban. Ante el temor de una reacción violenta por parte de los trabajadores, fondearon, frente a la barra de Tampico, los buques de guerra estadounidenses Cleveland y Sacramento, una expresión más de su clásica estrategia de coerción con las cañoneras.⁹⁵

El nuevo titular del Poder Ejecutivo era el militar revolucionario de mayor prestigio, pues fue el que impulsó las principales reformas sociales incorporadas a la Constitución de 1917. En consecuencia, le correspondía dar continuidad al proceso de reconstrucción institucional del país. Su postura respecto a la cuestión petrolera, al igual que la de Carranza, era de carácter nacionalista; sin embargo, sus métodos de negociación con las compañías extranjeras y con sus

⁹³ Ocasio, *Capitalismo y Desarrollo...*, 206.

⁹⁴ Jonhatan Brown, "La compañía Waters-Pierce en México", *Revista de la Universidad de México*, n. 545 (1996): 5-29.

⁹⁵ Meyer, *Las raíces del nacionalismo...*,

respectivos gobiernos fueron más pragmáticos, consciente del poder que estas representaban y de que las condiciones del país no permitían la aplicación de una política más radical en la materia. Además, carecía del reconocimiento diplomático de Estados Unidos, cuya validación resultaba indispensable. Por esta razón, Obregón aceptó celebrar los Tratados de Bucareli con los representantes diplomáticos de ese país. En el tema petrolero, el punto central de la negociación, su gobierno aceptó la no retroactividad del artículo 27 de la Constitución de 1917, a cambio de que las compañías petroleras refrendaran los títulos adquiridos con anterioridad a su promulgación. No obstante, dichos títulos conservarían únicamente el carácter de concesiones y no de propiedad, lo que implicaba el reconocimiento tácito de que la propiedad del subsuelo correspondía al Estado mexicano. Cumplidas estas condiciones, junto con otras relativas a la reanudación del pago de la deuda externa y a la indemnización de los extranjeros afectados por la Revolución, el gobierno de Estados Unidos otorgó el reconocimiento oficial al régimen de Obregón. Con ello se crearon las condiciones para impulsar la reconstrucción del país y transmitir un mensaje de estabilidad a los potenciales inversionistas extranjeros.

Sin embargo, debido a la elección presidencial a fines de 1923, el país se vio inmerso en un nuevo conflicto político-militar, con el alzamiento del general Adolfo de la Huerta, inconforme con la imposición de Plutarco Elías Calles como el candidato oficial. En Tamaulipas la rebelión fue apoyada por el gobernador, el general César López de Lara, de quien se sabía contaba con un amplio apoyo entre la clase trabajadora de Tampico, tras ganarse su favor al otorgarle distintas prerrogativas durante su administración, sobre todo en la regularización de sus predios en el área de Doña Cecilia. Ante este peligro combinado, el gobierno de Obregón envió de inmediato al general Benecio López Padilla hacia el puerto como gobernador de Tamaulipas y al general Peláez como comandante militar en Tampico.

Sin embargo, con motivo de la elección presidencial de finales de 1923, el país volvió a verse inmerso en un conflicto político-militar a raíz del levantamiento del general Adolfo de la Huerta, inconforme con la imposición de Plutarco Elías Calles como candidato oficial. En Tamaulipas, la rebelión contó con el respaldo del gobernador, general César López de Lara, quien gozaba de un amplio apoyo entre la clase trabajadora de Tampico, debido a las diversas prerrogativas que había concedido durante su administración, particularmente en la regularización de los predios ubicados en el área de Doña Cecilia. Ante esta amenaza, el gobierno de Obregón envió de inmediato al general Benecio López Padilla al puerto. para asumir la gubernatura de Tamaulipas, mientras que el general Manuel Peláez fue designado comandante militar de Tampico.

Declive petrolero

Para 1921, la población de Tampico ascendía a 94 736 habitantes, lo que representaba un crecimiento del 300 % con respecto a los 23 450 habitantes registrados una década antes; es decir, se trató del mayor incremento porcentual registrado en México durante ese periodo. Conviene subrayar que la intensa actividad económica generó, asimismo, una notable transformación urbana. La ciudad se expandió más allá del núcleo histórico en el que había permanecido durante casi un siglo, extendiendo su mancha urbana hacia el norte mediante el establecimiento de colonias dotadas de modernos servicios, algunas de las cuales fueron ocupadas por ejecutivos y trabajadores de las compañías extranjeras. Por su parte, el centro de la ciudad fue escenario de la construcción de numerosos edificios de arquitectura moderna y funcionalista, que transformaron por completo la fisonomía del antiguo puerto de carácter tropical. Mucho podría abundarse sobre la historia urbana del puerto jaibo; sin embargo, ese tema será objeto de otro estudio.

Foto 7



Edificio de la compañía petrolera “El Águila”, cuya portentosa apariencia reflejaba en sí mismo la notable transformación urbana que se experimentó en Tampico durante la bonanza económica producto de la explotación de hidrocarburos en la Huasteca. **Fuente:** Álbum Centenario de Tampico, 1923.

Para entonces, la producción petrolera en la Huasteca alcanzaba su punto más alto. No obstante, la sobreexplotación de los yacimientos y la paulatina salinización de los pozos comenzaron a provocar el declive en la extracción de crudo. A ello se sumaron los cambios en las condiciones de operación que el gobierno mexicano empezó a exigir con fundamento en el nuevo orden constitucional, lo que generó constantes tensiones con las compañías petroleras extranjeras y con los gobiernos de sus países de origen. Para ese momento, la composición y el peso económico de las empresas petroleras habían experimentado importantes transformaciones. Las gigante compañías de antaño no estaban ya presentes, pues muchas de ellas se habían fraccionado o transferido a nuevos propietarios. Así, una vez concluida la Primera Guerra Mundial, Weetman Pearson vendió en 1919 la compañía El Águila al consorcio Royal Dutch-Shell. Dos años después, la producción logró duplicarse hasta alcanzar los 38 millones de barriles durante los primeros seis meses de 1921; sin embargo, ya eran evidentes los signos del agotamiento de los yacimientos.⁹⁶ Por su parte, Edward L. Doheny, convertido ya en uno de los hombres más ricos de Estados Unidos, también vendió en 1921 sus intereses petroleros en México, nada menos que a su competidora, la Standard Oil. Sin embargo, al igual que ocurrió con las demás empresas, el agotamiento de los pozos afectó severamente sus operaciones, por lo que la Standard Oil se vio obligada, en 1928, a trasladar sus actividades a Venezuela, país que comenzaba a consolidarse como uno de los principales productores de petróleo. Las demás compañías que continuaban explotando el subsuelo mexicano, experimentaron un proceso similar, aunque ahora enfrentaban un marco regulatorio cada vez más estricto por parte del gobierno federal.

En efecto, durante la presidencia de Plutarco Elías Calles se avanzó en el proceso de regulación de la industria petrolera mediante la promulgación de la Ley Petrolera de 1925. Esta legislación instauró un sistema de concesiones sustentado en el artículo 27 de la Constitución, las cuales podían otorgarse tanto a mexicanos como a extranjeros que cumplieran con los requisitos legales correspondientes, sin que en ningún caso tuvieran carácter perpetuo. De este modo, se reafirmó el dominio directo de la nación sobre los recursos del subsuelo.⁹⁷ Como medida preventiva ante una posible reacción de las compañías extranjeras a la promulgación de la nueva legislación, el presidente Calles nombró al general Lázaro Cárdenas jefe de operaciones militares en las Huastecas, con sede en Villa Cuauhtémoc, Veracruz.⁹⁸ Desde esa posición

⁹⁶ Álvarez de la Borda, *Crónica del petróleo...*, 63.

⁹⁷ Ángel de la Vega Navarro, *La evolución del componente petrolero en el desarrollo y la transición en México* (México: UNAM, 1999), 77.

⁹⁸ Véase a Adolfo Gilly, *El Cardenismo: una utopía mexicana* (México: Ediciones Era, 2001).

permaneció mediando en diversos conflictos entre los sindicatos y las compañías petroleras, tanto en Tampico como en los campos ubicados al sur del río Pánuco. Por otra parte, la promulgación de la nueva Ley Petrolera provocó el embajador de Estados Unidos, James R. Sheffield, acusara al presidente Calles de ser “bolchevique” y amenazara con una intervención militar en Tampico y la Huasteca. Ante esa posibilidad, Cárdenas recibió instrucciones de incendiar los pozos petroleros en caso de que la amenaza se materializara. Asimismo, para dejar en claro que el gobierno federal asumiría plenamente la conducción de los asuntos relacionados con la industria petrolera, poco tiempo después comenzó a operar en Tampico la Agencia de la Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo en el Ramo Petrolero.⁹⁹

Afiliación corporativa del movimiento obrero

Como pionero de la lucha sindical, el Gremio Unido de Alijadores continuó defendiendo sus derechos laborales y enfrentó decididamente, en 1921, a la Casa Rowley, al pretender esta rescindir el contrato de alijo con los Ferrocarriles Nacionales. Ante esta situación, sus dirigentes, encabezados por Isauro Alfaro, negociaron con el consejo de la empresa paraestatal la concesión de dicha actividad, lo que implicaba el manejo de 300 mil toneladas mensuales; de no concretarse esta acción, una parte considerable de sus agremiados habría perdido su empleo. Sobre este asunto fue consultado el propio presidente Álvaro Obregón.¹⁰⁰ Finalmente, el gobierno federal canceló el contrato con el concesionario y suscribió uno nuevo con el GUA, que asumió el control de los muelles de Tampico el 1 de mayo de 1922.

De manera paralela, su dirigente histórico, Isauro Alfaro, impulsó la transformación del gremio en una sociedad cooperativa de responsabilidad limitada. Durante la década de 1920, la militancia obrera en Tampico y sus barrios circundantes alcanzó una notable intensidad, enfrentándose en ocasiones a circunstancias adversas, como la clausura de la Casa del Obrero Mundial por parte de la policía local en 1920 y la destrucción de sus archivos. En este contexto, no resultó extraño que el gobierno planteara la construcción del palacio penal de Andonegui, ante las constantes agitaciones obreras

⁹⁹ Este acervo de la Agencia del Petróleo en Tampico, en su sección técnica, es que el autor de este artículo se encuentra ordenando y clasificando en el Archivo Histórico Municipal “Carlos González Salas”. Cabe decir que la sección ejecutiva de la Agencia fue desincorporada hace un tiempo y conducida a la Ciudad de México, donde fue depositado en el Archivo Histórico del Petróleo a cargo de Pemex en Azcapotzalco, donde definieron una sección denominada “Tampico”.

¹⁰⁰ Myrna I. Santiago, *Revolution from Below: The Oil Unions, 1924–1938. In The Ecology of Oil: Environment, Labor, and the Mexican Revolution, 1900–1938* (Cambridge: Cambridge University Press, 2006), 291–342.

registradas en la ciudad.

Los Hermanos Rojos, por su parte, continuaron desarrollando sus actividades y participaron, en 1921, en la organización de la Confederación General de Trabajadores, a la que también se incorporó la filial local de la IWW. En 1922 se fundó la federación local de dicha Confederación y, en 1924, la Federación Obrera de Tampico, organización que participó en diversas huelgas petroleras, entre ellas el amplio paro registrado ese mismo año en la compañía El Águila. Estas movilizaciones contribuyeron a la formación de sindicatos por empresa, los cuales posteriormente se integraron a la Confederación General de Trabajadores.¹⁰¹ Así mismo, Los Hermanos Rojos editaron los periódicos Sagitario (1922-1927) y Avante (1924-1930). El grupo también impulsó prácticas educativas dirigidas a los obreros del enclave industrial, mediante círculos de estudio, conferencias, actividades teatrales y labores en la imprenta, acciones que contribuyeron a la formación de una conciencia libertaria entre la comunidad obrera de Villa Cecilia y Tampico. Dentro de estas actividades destacó la participación del dirigente Librado Rivera, uno de los militantes originales del Partido Liberal Mexicano de orientación magonista en Estados Unidos, quien finalmente fue expulsado de Tampico en 1930, hecho que marcó una etapa de declive del anarquismo en el escenario local.¹⁰²

En términos generales, durante la década de 1920 los obreros de Tampico rechazaron las políticas de la CROM, al considerarla una organización sindical subordinada al gobierno. Asimismo, un sector de los sindicatos se resistió a su incorporación al Partido Socialista Fronterizo; sin embargo, con el tiempo terminaron fragmentándose debido a disputas gremiales internas que incluso derivaron en asesinatos, como los de Isauro Alfaro y Serapio Venegas, este último representante sindical de los trabajadores de la refinería El Águila. De igual manera, fueron influenciados y divididos por la dinámica de la política electoral, como ocurrió durante la campaña vasconcelista,¹⁰³ y, posteriormente,

¹⁰¹ Ver a José Ángel Solorio Martínez, *La Huelga de El Águila de 1924 (Doña Cecilia, Tamaulipas)* (Tampico: Editorial Viraje, 2024).

¹⁰² Alcayaga, “Librado Rivera y los Hermanos Rojos”, 245-337.

¹⁰³ Los obreros de villa Cecilia (barrio obrero que alcanzó su autonomía municipal en 1924) y Tampico volcaron su apoyo a la candidatura de José Vasconcelos, presente en campaña proselitista entre el 1 y 3 de septiembre de 1929. Sin embargo, el día de las elecciones se aplicó la ley marcial en ambos asentamientos por las tropas federales, que bloquearon las entradas terrestres y el cruce del río Pánuco, por órdenes del comandante de la plaza, el general Amarillas, con camiones provistos de ametralladoras, en tanto que las casillas estaban controladas por peones expresamente traídos de fuera, dotados de barras de metal como armas, impidiendo con amenazas a los vasconcelistas depositar su voto, que de haberse hecho, el triunfo hubiera sido para el candidato opositor a la candidatura oficial de Pascual Ortiz Rubio.

ante las aspiraciones reeleccionistas de Portes Gil en el ámbito estatal.¹⁰⁴ Finalmente, como parte del proceso de integración corporativa impulsado por el partido de Estado (PNR/PRI), los sindicatos de Tampico y Ciudad Madero fueron incorporados en 1935 a la Confederación de Trabajadores de México (CTM) y al Sindicato Nacional de Trabajadores Petroleros de la República Mexicana (STPRM). Bajo esta estructura organizativa se encontraban integrados cuando el presidente Lázaro Cárdenas decretó la expropiación petrolera en 1938.

Conclusión

Sin lugar a duda, el periodo histórico que comprendió desde la llegada de las conexiones ferroviarias y la habilitación del puerto de Tampico para la navegación de gran calado, durante la década de 1890, hasta el acelerado desarrollo mercantil registrado en los primeros años del siglo XX, reafirmó el destacado papel comercial que la ciudad había desempeñado durante buena parte del siglo XIX. Este proceso proyectó a Tampico hacia una nueva y vigorosa dimensión económica, cuya expresión más evidente fue la proliferación de instituciones financieras nacionales y, particularmente, de una institución de carácter local. Casi de manera inmediata sobrevino el descubrimiento y la explotación petrolera en la Huasteca, fenómenos que convirtieron a este puerto mexicano en un enclave del capital extranjero, representado principalmente por compañías petroleras estadounidenses y británicas. Tal fue la relevancia de Tampico como puerto exportador de hidrocarburos que llegó a desempeñar un papel estratégico dentro del contexto económico generado por la movilización de los países aliados durante la Primera Guerra Mundial.

Por su parte, el gobierno revolucionario mexicano comenzó a reconocer la importancia estratégica del petróleo, un aspecto que no había sido considerado durante el régimen del presidente Porfirio Díaz. Asimismo, este nuevo periodo resultó fundamental debido al surgimiento en Tampico del movimiento obrero moderno en México, influido en buena medida por las organizaciones laborales estadounidenses. Al inicio de la década de 1920, la producción petrolera mexicana alcanzó su máximo nivel, mientras que el Estado posrevolucionario comenzó a implementar medidas orientadas a obtener mayores beneficios de la riqueza petrolera del subsuelo. Estas acciones culminarían, no sin enfrentar la tenaz resistencia de los intereses extranjeros, en la nacionalización plena del petróleo.

Informe del cónsul norteamericano Harnden, State Department Records relating to internal affairs of Mexico, file 812,00,929/113, en Joaquín Cárdenas Noriega, *Morrow, Calles y el PRI* (México: Editorial Pac, 1986), 232-233.

¹⁰⁴ Alvarado, *El Portesgilismo...*, 295-301.

Por la sucesión de estos acontecimientos, la relevancia del papel desempeñado por la ciudad y puerto de Tampico adquiere una importancia singular para comprender el proceso moderno de desarrollo capitalista en México desde una perspectiva regional. Este ha sido, precisamente, el enfoque general que orientó el presente texto.

Bibliografía

Fuentes consultadas

Archivo Histórico Municipal de Tampico “Carlos González Salas, *Archivo Técnico del Petróleo*
Universidad Autónoma de México, *Hemeroteca Nacional*
Archivo Histórico Casa de la Cultura Jurídica de Ciudad Victoria.

Obras publicadas

- Alcayaga Sasso, Aurora Mónica. “Librado Rivera y los Hermanos Rojos en el movimiento social y cultural anarquista en Villa Cecilia y Tampico, Tamaulipas, 1915-1931”. Tesis doctoral, México, Universidad Iberoamericana, 2006.
- Adleson, Lief. “Historia social de los obreros industriales de Tampico 1906-1919”, México, El Colegio de México, 1982. Tesis doctoral.
- Adleson, Lief. “Identidad comunitaria y transformación social: estibadores y petroleros en Tampico (1900-1925), *Historias*, 7, México, INAH, octubre-diciembre, 1984.
- Alba de, Rafael. *La República Mexicana. Tamaulipas. Reseña, Geográfica y Estadística*. París y México: Librería de la Vda. De C. Bouret, 1910.
- Algunas constancias de los autos del concurso de la Compañía del ferrocarril de Monterrey al Golfo mexicano*. México: F. Díaz de León, impresor, 1898.
- Alvarado, Arturo. *El Portesgilismo en Tamaulipas. Estudio sobre la constitución de la autoridad pública en el México posrevolucionario*. México: El Colegio de México, 1992.
- Álvarez de la Borda, Joel. *Crónica del petróleo en México de 1863 a nuestros días* México: Archivo Histórico de Petróleos Mexicanos, 2006.

Anales de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Pública, México, 1919.

Argüelles, Adalberto J. *La República Mexicana. Reseña del Estado de Tamaulipas*, C. Victoria, Tamaulipas: Oficina Tipográfica del Gobierno del Estado, 1910.

Brown, Jonathan. “La compañía Waters-Pierce en México”. *Revista de la Universidad de México* 545 (1996): 25-29.

Brown, J. C. and Knight A. *The Mexican petroleum industry in the twentieth century*. Austin, University of Texas Press, 1992.

Canudas, Enrique. *Las venas de plata en la historia de México. Síntesis de Historia Económica. Siglo XIX*. México: Universidad Juárez Autónoma de Tabasco/Editorial Utopía, S.A. de C.V., 2005.

Cárdenas Noriega, Joaquín. *Morrow, Calles y el PRI*. México: Editorial Pac, 1986.

Contreras, Mario y Jesús Tamayo. *México en el Siglo XX. 1913-1920. Textos y documentos*. México: UNAM, 1989.

Corthell, Elmer L. *The Tampico harbor works. Mexico. Terminus of the Mexican Central Railway on the Gulf of Mexico*. St. Louis. Prepared for the Universal Exposition, 1904.

Estadísticas económicas del Porfiriato: Comercio exterior de México, 1877-1911. Vol I. México: El Colegio de México, 1960.

De la Garza, Ciro R. *La Revolución Mexicana en el Estado de Tamaulipas (Cronología) 1913-1975*. México: Librería de M. Porrúa, 1976.

De la Torre, Juan de la Torre. *Historia y descripción del Ferrocarril Nacional Mexicano*. México: Imp. de I. Cumplido, 1888.

De la Vega Navarro, Ángel. *La evolución del componente petrolero en el desarrollo y la transición en México*. México: UNAM, 1999.

Garner, Paul H. *Leones británicos y águilas mexicanas. Negocios, política e imperio en la carrera de Weetman Pearson en México, 1889-1919*. México: El Colegio de México/El Colegio de San Luis A.C./Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2013.

Gerhardt, Ray C. “Inglaterra y el petróleo mexicano durante la Primera Guerra Mundial”. *Historia Mexicana* 25, n. 1 (1975): 118-142.

Gilly, Adolfo. *El Cardenismo: una utopía mexicana*. México: Ediciones Era, 2001.

Halley, P. Edward. *Revolution and intervention –The diplomacy of Taft and Wilson with Mexico– 1910, 1917*. Cambridge: M.I.T. Press, 1970.

Hernández Elizondo, Roberto. *Empresarios extranjeros, comercio y petróleo en Tampico y la Huasteca 1890-1930*, México: Plaza y Valdés, Universidad Autónoma de Tamaulipas, 2007.

- Katz, Friedrich. *La guerra secreta en México: Europa, Estados Unidos y la Revolución Mexicana*. México: Ediciones Era, 1981.
- Kendal, John S., *Seven Mexican Cities*. Picayune: Job Print, 1906.
- Ledlow, Leonor y Carlos Marichal, coords., *La Banca en México 1820-1920*. México: Instituto Mora/El Colegio de México/El Colegio de Michoacán, IIH UNAM, 1998.
- Meade, Joaquín. *La Huasteca Tamaulipeca*. T. 2. Ciudad Victoria: Universidad Autónoma de Tamaulipas, 1978.
- Menéndez, Gabriel Anronio. *Doheny El cruel: episodios de la sangrienta lucha por el petróleo mexicano*. México: Ediciones Bolsa Mexicana del Libro, México, 1958.
- Meyer, Lorenzo. *Su Majestad Británica contra la Revolución Mexicana. El fin de un imperio informal*. México: El Colegio de México, 1991.
- Meyer, Lorenzo. *Las raíces del nacionalismo petrolero en México*. México: Océano, 2010.
- Mora-Torres, Juan, *The making of the Mexican Border. The State, Capitalism and society in Nuevo León, 1848-1910*. Austin: University of Texas Press, 2001.
- Ocasio Meléndez, Marcial E. *Capitalismo y Desarrollo. Tampico 1876-1924*. Ciudad Victoria, Tamaulipas: Universidad Autónoma de Tamaulipas/ Instituto Tamaulipeco para la Cultura y las Artes, 2012.
- Prieto, Alejandro. *Historia, Geografía y Estadística del Estado de Tamaulipas*. México: Tip. Escalerillas, 1873.
- Portes Gil, Emilio. *Raigambre de la Revolución en Tamaulipas. Autobiografía en acción*. México: Gobierno del Estado de Tamaulipas, 2008.
- Rippy, Merrill. *Oil and the Mexican Revolution*. Leiden: E-J. Brill, 1972.
- Rodríguez Sánchez, Jaime Alberto. “La fundación de una institución para la inversión: los accionistas del Banco de Tamaulipas, 1888-1902”. Tesis de maestría, Colegio de San Luis, 2013.
- Rosenzweig, Fernando. “El desarrollo económico de México de 1877 a 1911, *Trimestre Económico* XXXII (1965).
- Santiago, Myrna I. *The Ecology of Oil. Environment, Labor, and the Mexican Revolution, 1900–1938*. Cambridge, Cambridge University Press, 2006.
- Santiago, Myrna I. *Revolution from Below: The Oil Unions, 1924–1938. In The Ecology of Oil: Environment, Labor, and the Mexican Revolution, 1900–1938, (Studies in Environment and History, Cambridge: Cambridge University Press, 2006.*
- Santos Llorente, Javier, *Episodios Petroleros*. México: Petróleos Mexicanos, 1988.

- Serna, Ana María. *Manuel Peláez y la vida rural en la Faja de Oro, 1910-1928*. México: Instituto Mora, 1988.
- Solorio Martínez, José Ángel. *La Huelga de El Águila de 1924 (Doña Cecilia, Tamaulipas)*. Tampico: Editorial Viraje, 2024.
- Solorio Martínez, José Ángel y Raúl Sinencio Chávez. *La huelga de la Waters-Pierce Oil Corporation. 1919: La primavera de Villa Cecilia y Tampico, Tamaulipas*, s.l.. Sociedad de Historia y Verdad A.C., 2019.
- Thourp, Cathryn. “La competencia económica británica y norteamericana en México (1887-1910): el caso de Weetman Pearson”. *Historia Mexicana* 31, n. 4 (1982): 599-641.
- Villarelo, Juan D. *Algunas regiones petrolíferas de México*. México: Imprenta y fototipia de la Secretaría de Fomento, 1908.

Sobre el autor

Octavio Herrera Pérez es doctor en Historia por el Colegio de Mexico. Actualmente está adscrito a la Universidad Autónoma de Tamaulipas. Sus líneas de investigación son la Historia regional de Tamaulipas e Historia urbana y del petróleo. De reciente publicación son: “El saqueo del puerto de Bagdad. Comercio algodónero confederado, intriga bélica y fiasco diplomático en la frontera México-Estados Unidos durante la intervención francesa”, *Memorias de la Academia Mexicana de la Historia* 64, (2025), 103-145; “Review, *Colonizing Ourselves: Tejano Back-to-Mexico Movements and the Making of a Settler Colonial Nation*, By José Angel Hernández”. *Hispanic American Historical Review*, (2026) y Castillo Flores, José Gabino y Octavio Herrera Pérez, Coord. *La Iglesia en el noreste de México, siglos XVI-XX*, México: FONEIA, UAdeC, COLTAM, 2026.