

En el periodo que va de 1890 a 1930, las regiones del Golfo de México registraron un gran crecimiento demográfico, comercial e industrial. En particular, Tampico y sus comarcas cercanas cumplieron un papel relevante en el comercio exterior y en las actividades agropecuarias y petroleras de México. Al alcanzar su mayor auge, la ciudad-puerto tamaulipeca y su ámbito regional se situaron entre las principales zonas extractivas, refinadoras y exportadoras de petróleo en el planeta.

El libro que el lector tiene en sus manos describe la evolución y características fundamentales de este proceso y el papel específico que correspondió a sus principales protagonistas y beneficiarios: los grandes comerciantes porteños y las corporaciones norteamericanas y británicas establecidas en la localidad. El análisis culmina con una evaluación del impacto de este crecimiento en las estructuras sociales, comerciales y ambientales de Tampico.

Historia

ISBN 970-722-594-7



9 789707 225947

Empresarios extranjeros, comercio y petróleo en Tampico y la Huasteca (1890-1930) • Roberto Hernández Elizondo

P Y V

Empresarios extranjeros, comercio y petróleo en Tampico y la Huasteca (1890-1930)

ROBERTO HERNÁNDEZ ELIZONDO



EMPRESARIOS EXTRANJEROS, COMERCIO Y PETRÓLEO
EN TAMPICO Y LA HUASTECA (1890-1930)

Empresarios extranjeros, comercio y petróleo en Tampico y la Huasteca (1890-1930)

Roberto Hernández Elizondo



Primera edición: 2006

- © Roberto Hernández Elizondo
- © Universidad Autónoma de Tamaulipas
- © Plaza y Valdés, S.A. de C.V.

Derechos exclusivos de edición reservados para Plaza y Valdés, S.A. de C.V. Prohibida la reproducción total o parcial por cualquier medio sin autorización escrita de los editores.

Plaza y Valdés, S.A. de C.V.
Manuel María Contreras, 73. Colonia San Rafael
México, D.F., 06470. Teléfono: 5097 20 70
editorial@plazayvaldes.com

Calle de Las Eras 30, B.
28670, Villaviciosa de Odón,
Madrid, España, Teléfono: 91665 89 59
madrid@plazayvaldes.com
www.plazayvaldes.com

ISBN: 970-722-594-7

Impreso en México / *Printed in Mexico*

A mi padre
a Claudia Karel y Roberto Emmanuel

Índice

Agradecimientos	13
Introducción	15
I. Modernización portuaria y crecimiento	
comercial (1890-1910)	21
Los antecedentes: Tampico en el siglo XIX	21
Adecuación portuaria y ferrocarriles	26
El <i>boom</i> de las exportaciones	34
Los operadores del tráfico internacional:	
comisionistas y mayoristas	40
Compañías angloalemanas y estadounidenses	43
Empresas y comercio urbano-regional	48
II. Compañías extranjeras,	
agricultura y petróleo	59
Capital extranjero en la agricultura regional	59
Las compañías petroleras	64
Tampico: centro administrativo, productivo	
y comercial de las regiones petroleras	68

El comercio exterior por Tampico durante la Revolución mexicana	79
III. El impacto del desarrollo petrolero	87
Petróleo y cambio estructural	87
Los cambios demográficos	87
Transformaciones socioproductivas y culturales ..	89
Petróleo y derrama económica	90
Petróleo y desarrollo social y mercantil en Tampico	100
Limitaciones y contradicciones del desarrollo	115
IV. Recapitulación y conclusiones	121
Archivos y bibliotecas consultados	127
Siglas y referencias	127
Principales fondos documentales	128
Bibliografía consultada	128

Cuadros

Capítulo I

1. Resumen del movimiento portuario en Tampico en el mes de julio de 1910	33
2. Exportaciones por Tampico durante el Porfiriato (en valores de aduana y porcentajes)	36
3. Importaciones por Tampico durante el Porfiriato (en valores de aduana y porcentajes) .	37
4. Principales agencias comisionistas en Tampico a fines del Porfiriato	43

5. Principales compañías exportadoras e importadoras con operaciones en Tampico a comienzos del siglo xx	46
6. Principales compañías mercantiles en Tampico propiedad de españoles en 1910	52
7. Miembros de la Cámara Nacional de Comercio de Tampico en diciembre de 1910	55

Capítulo II

1. Compañías extranjeras con intereses en la fruticultura, la producción azucarera o la ganadería en la Huasteca	62
2. Compañías petroleras extranjeras con oficinas administrativas en Tampico, 1916	67
3. Agrupación geográfica de las refinerías mexicanas	73
4. Sistemas de oleoductos. Terminales	74
5. Los transportes ferroviarios en la región petrolera de Tampico, 1914	75
6. Petróleo crudo y sus derivados exportados por México a partir de 1911	82

Capítulo III

1. Población en Tampico y otras ciudades mexicanas en los años 1910 y 1921. Valores absolutos y porcentajes de crecimiento	89
2. La Compañía El Águila, S.A. Gastos efectuados en México y el extranjero, 1923-1932	99
3. Impuestos cobrados en Tampico (1915-1920) ..	104
4. Principales compañías mercantiles, financieras e inmobiliarias que se establecieron en Tampico durante el auge petrolero	106

5. Prominentes empresarios en Tampico. Participación en compañías mercantiles y petroleras	112
--	-----

Mapas

Mapa 1. Tampico y la red ferroviaria en el norte y centro de México	30
Mapa 2. La región de Tampico. Principales campos productores y centros refinadores	78

Agradecimientos

Deseo expresar mi agradecimiento a las personas e instituciones que de una u otra forma contribuyeron a la aparición de este libro. En particular agradezco al personal del Instituto de Investigaciones Bibliográficas, Hemeroteca Nacional y el Archivo General de la Nación, ambas de la Ciudad de México, las facilidades y atenciones que otorgaron a mi persona cuando exploré allí importantes fondos documentales. Tengo presente también las facilidades que me brindó el personal del Archivo de Notarios del Estado de Tamaulipas, en Ciudad Victoria, Tamaulipas, en particular, su Centro de microfilmación, de efímera pero fructífera existencia, donde revisé un rico fondo notarial microfilmado; y las atenciones brindadas a mi labor de investigación en el Archivo General del Estado de Tamaulipas. Debo agradecer también la amabilidad de la Lic. Carmen Sánchez, directora de la Biblioteca Pública del Estado, “Marte R. Gómez”, de Ciudad Victoria, quien me permitió el acceso al Fondo Histórico “Gabriel Saldívar y Silva”, muy rico en documentación estadística y comercial. Mi gratitud se extiende al Maestro Jesús Hernández Jaimes, de la Universidad Autónoma de Tamaulipas, por facilitarme un importante material bibliográfico.

Estoy en deuda también con algunos archivos franceses, localizados en París, como el Archivo Histórico de la Banca de París y los Países Bajos (PARIBAS), los Archivos diplomáticos del Ministerio de Asuntos Extranjeros (Quai d'Orsey) del Gobierno francés, y el Archivo Histórico del Ministerio de Economía y Finanzas. Aunque la investigación que efectué en esos lugares durante varios meses no versó sobre el tema de Tampico, encontré allí numerosas referencias históricas sobre esta ciudad-puerto mexicana y su comercio exterior. Regresé a México muy complacido por los hallazgos documentales y por las facilidades recibidas en esos lugares a mi condición de investigador extranjero.

Mi agradecimiento especial al C. rector de la Universidad Autónoma de Tamaulipas, Ing. José María Leal Gutiérrez; y al maestro Pedro Espinosa Baca, director de la Unidad Académica Multidisciplinaria de Ciencias, Educación y Humanidades de la Universidad Autónoma de Tamaulipas; por sus apoyos generosos que hacen posible esta publicación.

Mi afecto y reconocimiento personal a Araceli, mi esposa y compañera, por su comprensión y apoyo a todos mis proyectos académicos.

Introducción

Entre los años 1870 a 1930, la rápida expansión del capitalismo en el mundo alentó el crecimiento acelerado de algunos países, regiones y ciudades situadas en la periferia del sistema. En América Latina, las zonas más privilegiadas por este proceso fueron aquellas que cumplieron un papel central en la producción y exportación de bienes primarios y secundarios y/o que estaban situadas en las principales rutas del comercio internacional y los transportes. Los nuevos *polos de crecimiento* manifestaron una profunda transformación de sus estructuras y formas de vida, y un vuelco ascendente de todos sus indicadores económicos. Estas zonas experimentaron una profunda revolución industrial y comercial, distinta, empero, en su origen a la del modelo clásico. Su transformación, fue la consecuencia de un trasplante de recursos y de poderosas influencias externas, y de una adaptación a menudo improvisada de la economía interior a las necesidades de la economía internacional. Las regiones latinoamericanas que crecieron con particular dinamismo se convirtieron en cierta forma en prolongaciones de las economías centrales, y al mismo tiempo en pulsos y termómetros de la vida económica nacional en sus respectivos países.

Las principales ciudades y puertos marítimos de la región conocieron cambios relevantes en su composición económica y social, como "...el surgimiento de servicios privados y públicos, desconocidos hasta entonces, con lo cual se reforzó y amplió la estructura administrativa".¹

Estos centros diversificaron "...sus actividades económicas ya sea en el comercio ya en el sector financiero y manufacturero, ...(y desarrollaron) funciones políticas claves; como la coordinación de intereses provinciales de las capitales, y la de los intereses interprovinciales entre las ciudades no capitales".²

En las décadas finales del siglo XIX, o en el alba del XX, Río de Janeiro, São Paulo, Buenos Aires, Montevideo, Santiago, Valparaíso, Lima, El Callao, Caracas, Maracaibo, La Habana; ciudad de México, Monterrey, Guadalajara y Tampico, entre otras, asumieron roles especiales en el naciente sistema: impulsaron con dinamismo la industria, las finanzas, el comercio exterior, los servicios públicos, el consumo mercantil y los transportes modernos; y se articularon estrechamente a los circuitos y pulsaciones del capitalismo mundial. Las principales razones de esta orientación modernizadora fueron económicas y geográficas, aunque también políticas. Buenos Aires destacó como puerto, mercado agrícola y ganadero, y como capital política. Lima se convirtió en el centro de los productos peruanos que llegaban de la costa norte y sur, y mantuvo estrecha relación con El Callao, el principal puerto marítimo del país. En todas ellas convergen las redes ferroviarias, convirtiendo a los grandes núcleos urbanos en la máxima estación y en el mercado supremo.

¹ Romano y Carmagnani, 1999, pp. 393.

² *Ibid.*, p. 393.

INTRODUCCIÓN

En México, las políticas modernizadoras del Gobierno de Porfirio Díaz transformaron profundamente las estructuras socioproductivas y organizativas de algunas ciudades y regiones del país; y reordenaron su papel como centros mercantiles y de transportes. El norte minero, ganadero e industrial tuvo como ejes vertebrales el corredor Monterrey-La Laguna y Chihuahua, siendo Monterrey su principal centro fabril.³ La región central, en cambio, tuvo como principales centros urbano-fabriles y comerciales, a Guadalajara, Puebla y México, D.F. Ambas macroregiones estaban enlazadas por ferrocarril con la frontera Norte; y con la costa del Golfo de México, ésta última a través de Veracruz y Tampico, los principales puertos marítimos, por donde circulaba el grueso del comercio exterior de México.

Tampico ocupaba un lugar especial en ésta radiografía de país. Privilegiado por la geografía, el comercio internacional, y otros factores, se convirtió a finales del siglo XIX en el principal centro comercial-exportador de México; y más tarde, también, en asiento de poderosas empresas petroleras y agropecuarias transnacionales. La ciudad cumplió las funciones de terminal ferroviaria; puerto fluvial; puerto de cabotaje; puerto de altura; terminal de oleoductos y cañerías; y centro comercial, administrativo y de gestión de una importante región económica de México. En la cúspide de su crecimiento, mantuvo el liderazgo latinoamericano en los procesos de refinación y exportación de petróleo.

La participación de algunos comerciantes extranjeros en este desarrollo fue decisiva, particularmente en las actividades que convirtieron a la ciudad en un moderno centro portuario y

³ Véase Cerutti, 1997; y Cerutti, 2000.

comercial. Sin embargo, —como veremos— su contribución no modificó sustancialmente las esferas de la producción regional. Este papel correspondió a las grandes compañías agrarias y petroleras foráneas, poseedoras de una avanzada tecnología industrial y complejos sistemas de distribución y comercialización, quienes hicieron de la urbe y su periferia regional una importante zona para la producción capitalista de exportación.

A pesar de su indudable relevancia, la evolución histórica y contribución económica de Tampico no han sido tratadas suficientemente en la historiografía mexicana. La ciudad-puerto es referencia obligada en numerosas obras históricas, especialmente en los estudios sobre el petróleo mexicano anterior a la expropiación. Sin embargo, muy pocos trabajos se ocupan de su particular desarrollo socioeconómico,⁴ de las condiciones de sus trabajadores;⁵ del crecimiento de su comercio exterior;⁶ o del desempeño concreto de sus comerciantes.⁷

El libro que el lector tiene en sus manos profundiza en estos y otros aspectos, intentando contribuir de manera original al conocimiento de la Historia económica y social de Tampico y

⁴ En una interesante obra, Ocasio Meléndez (1998) describe algunos aspectos de la evolución social y urbana de Tampico durante el auge petrolero. Este estudio, publicado en inglés, destaca además las políticas de los gobiernos revolucionarios y el impacto de la Revolución mexicana en la industria del petróleo.

⁵ Sobre la historia laboral de Tampico, véase el trabajo de Adleson (1984).

⁶ Un trabajo mío describe la evolución del comercio exterior en Tampico durante el Porfiriato (Hernández Elizondo, 1993).

⁷ Otro estudio de mi autoría analiza las actividades empresariales y especulativas de los comerciantes españoles residentes en la ciudad-puerto, en el siglo XIX y durante la era petrolera (Hernández Elizondo, 2005). Por su parte, Santos Llorente (1988) aporta numerosos datos y anécdotas sobre la vida y negocios en Tampico durante el *boom* del petróleo

INTRODUCCIÓN

desde una perspectiva sectorial o de conjunto, pero en algunos casos se intenta un acercamiento microanalítico. Los términos *empresarios* y *empresas* se emplean en un sentido amplio, e incluyen tanto al gran comerciante de corte patrimonialista, involucrado a menudo en actividades mercantiles, especulativas (y eventualmente, productivas), como a las compañías capitalistas organizadas en forma de sociedades anónimas. En Tampico coexistieron estas y otras formas de organización empresarial, cumpliendo cada una roles concretos y específicos, a menudo, relacionadas entre sí en el marco de una compleja división del trabajo y de la renta.

La primera parte del libro describe los cambios modernizadores efectuados en la ciudad-puerto, la participación de los comerciantes y la evolución del comercio exterior. La segunda, destaca el dinámico proceso empresarial-capitalista que se instauró en la agricultura y en los hidrocarburos. La tercera se ocupa del impacto directo del petróleo en el resto de la economía, y sus efectos adversos en las estructuras sociales y ambientales.

La investigación se sustenta fundamentalmente en una amplia información obtenida en archivos históricos y bibliotecas de México y el extranjero. Los fondos mexicanos consultados son generosos en información sobre el desarrollo petrolero, comercial y empresarial de la región de nuestro estudio, destacando los *libros de notarios* de Tampico del periodo 1890-1926, el *Boletín del Petróleo*, el *Boletín de Valores Petroleros*; los *Diarios Oficiales de Tamaulipas*, Los *Anuarios estadísticos*, y el *Boletín de la Cámara Nacional de Comercio de Tampico*. Las fuentes francesas, por su parte, aportan valiosa información sobre el comercio exterior de Tampico y otros datos. Por último, la investigación hizo también acopio de abundantes referencias bibliográficas.

I MODERNIZACIÓN PORTUARIA Y CRECIMIENTO COMERCIAL (1890-1910)

Los antecedentes: Tampico en el siglo XIX

Luego de obtener su independencia política de España, México intentó diversificar las rutas de su comercio exterior. Con este propósito, los primeros gobiernos del país adecuaron las instalaciones portuarias de Matamoros, Tampico, Alvarado, Campeche y Mazatlán, acabando así con el tradicional monopolio comercial de Veracruz. Esta política buscaba estimular la debilitada producción minera en el norte y centro de México y alentar las inversiones extranjeras. En este marco, Tampico, pequeña aldea-puerto situada muy cerca de la desembocadura del río Pánuco en el Golfo de México, destacó muy pronto como nueva ruta del comercio exterior mexicano, sólo superada por el puerto de Veracruz. Fundado en 1823 y habilitado al año siguiente como puerto de altura, Tampico de Tamaulipas (llamado también Santa Anna de Tamaulipas) se involucró desde el principio en el movimiento marítimo y el

tráfico internacional de mercancías. En 1825 entraron a sus muelles 32 navíos (23 de procedencia norteamericana y 9 de española).¹ Dos años más tarde, anclaron también naves francesas e inglesas. La ciudad se enlazó por vía marítima con la Habana, Nueva Orleans, Nueva York, Liverpool, Burdeos, El Havre, Hamburgo, Cádiz y Génova; y por tierra, con una extensa región mexicana que abarcaba nueve o 10 estados de la República.

Atraídos por las expectativas de empleo, comercio o fortuna, numerosos forasteros llegaron a la ciudad. El Padrón de 1837 registra 149 extranjeros: 63 de origen español, 40 franceses y 10 estadounidenses,² todos registrados como “comerciantes”, aunque algunos tenían el cargo de mozos o dependientes en las Casas de comercio. En 1855, residían en Tampico alrededor de 900 extrajeros en una población total de cuatro mil individuos, o sea, casi uno por cada 4 habitantes. En este último recuento, 250 eran españoles, 110 franceses, 40 italianos, 20 alemanes, cinco ingleses, 250 estadounidenses blancos y 250 de color.³ El temprano cosmopolitismo de esta pequeña aldea es un hecho insólito en el México decimonónico.

Casi desde el inicio, los extranjeros dominaron la importación y la exportación de mercancías. En 1827 había en Tampico grandes casas de comercio controladas por extranjeros, dedicadas predominantemente al comercio mayorista de importación, como Spitta y Meyer y Cía., Spitta y Hagedorm, Robert y Cia., Harrison, Prom y Cía., Watson Davidson, Joaquín Harmony y Manuel Blondín, José de la Lastra y Diego de la Lastra, y los almacenes de Manuel Rubio y Anselmo Zuru-

¹ Penot, 1975, p. 77.

² Galicia Patiño, 2003, cuadro 10, p. 207.

³ *Versión*, 1974, p. 298.

tuza.⁴ Más tarde, se organizaron los establecimientos J. Prom y Lelong, Camacho y Cía., controlados por franceses, comprometidos en el tráfico de efectos mercantiles traídos desde El Havre, Burdeos y Génova; Inglaterra, Estados Unidos y las ciudades Hanseáticas.⁵ Los almaceneros comerciaban efectos de diversas procedencias y exportaban frutas y otros productos agropecuarios, minerales y plata acuñada. Diego de la Lastra, mercader de origen santanderino, sobresalió en la exportación de plata afinada y frutas tropicales y en la importación de manufacturas de origen europeo. A mediados del siglo XIX, apoyado por sus representantes en La Habana, Nueva York, Cádiz y Liverpool, se convirtió en el comerciante más próspero de Tampico.⁶ El hispano y otros mercaderes destinaron además, recursos al préstamo, la cría de ganado y la compraventa de terrenos y fincas.

El principal artículo de exportación en Tampico era la plata acuñada. Según fuentes consulares, en 1854 transitaron por esta aduana remesas de pesos plata valuadas en 19 millones de francos (equivalentes aproximadamente a 3.8 millones de pesos mexicanos [nota mía]). En 1857, sus valores totales alcanzaron 22 millones de francos; en tanto que las mercancías agrícolas (zarzaparrilla ixtle, cueros, raíz de jalapa y plantas medicinales, principalmente), sumaron apenas tres millones de francos.⁷ La importación, en cambio, siempre menor a la exportación, alcan-

⁴ Diversos documentos notariales de Tampico de los años 1825 a 1860; y la fuente: Tampico: H. Ayuntamiento, 1841-1842 (“Comprobante de pago, correspondiente al peaje y perteneciente al mes de la fecha”).

⁵ *Versión*, 1974, pp. 206 y 207.

⁶ Hernández Elizondo, 2005, p. 14.

⁷ *Versión*, 1974, p. 236.

zó la suma de 10.6 millones de francos en el año 1852,⁸ o sea, aproximadamente 2.1 millones de pesos (nota mía).

El comercio exterior fue la principal fuente de acumulación y riqueza. En esta actividad, los comerciantes comisionistas y mayoristas más exitosos pudieron acumular grandes patrimonios. Sin embargo, en ciertas coyunturas su movimiento mercantil conoció interrupciones y dificultades. La guerra entre México y los Estados Unidos, el conflicto entre liberales y conservadores, la Intervención francesa, el desorden aduanero y las tropelías de los bandidos, afectaron profundamente, a veces por periodos prolongados, el comercio exterior de México. En 1847, por ejemplo, durante la guerra mexicano-estadounidense, la exportación porteña registró un valor 30 veces menor al del año precedente.⁹

A Tampico llegaban anualmente 4 “conductas” (caravanas de mulas que transportaban mercancías, con apoyo de regimientos del ejército), cada una con un valor aproximado de... \$1 250 000. La interrupción de una o 2 caravanas era suficiente para que la economía porteña sufriera una gran parálisis. El cónsul St. Charles comenta las interrupciones de dos “conductas” que se dirigieron a Tampico en los años 1856 y 1857, provocando en conjunto pérdidas por 11 millones de francos.¹⁰ Otra fuente del año 1860 describe la situación de la ciudad luego de tales infortunios: “La población desde mi llegada ha bajado de cinco mil a dos mil habitantes. Las calles están desiertas, las casas deshabitadas. De once casas de comercio, cuatro están en abierta liquidación”.¹¹

⁸ *Ibid.*, p. 198.

⁹ Estimación mía basada en López Cámara, 1967, p. 124.

¹⁰ *Versión*, 1974, p. 237.

¹¹ *Ibid.*, p. 247.

MODERNIZACIÓN PORTUARIA Y CRECIMIENTO COMERCIAL (1890-1910)

En los años siguientes mejoró la situación. La Guerra de Secesión en los Estados Unidos estimuló un intenso intercambio de algodón, armas y municiones entre Texas y Tampico, que trajo beneficios al comercio porteño.¹² Terminada la conflagración, el tráfico de mercancías por esta aduana declinó nuevamente. En 1872-73, sus exportaciones alcanzaron menos de la mitad de los valores del año 1861.¹³ En los ochenta, el deterioro se profundizó, luego de establecerse los primeros tendidos ferroviarios en otras regiones del país y la consecuente reorientación del comercio exterior mexicano en dirección al norte fronterizo. Tampico quedó marginado de la red ferroviaria y de la estrategia comercial –exterior del *Porfiriato*. En 1889, su aislamiento era casi total, y sus exportaciones se habían contraído hasta niveles muy ínfimos.

En este sombrío panorama, los residentes extranjeros encontraron variada suerte: algunos diversificaron sus negocios; otros, conocieron la ruina y optaron por reemigrar. En 1872 quedaban 134 españoles, apenas poco más de la mitad de los que había en 1855.¹⁴

Hemos resumido brevemente la evolución histórica de Tampico en el siglo XIX, proceso caracterizado fundamentalmente por la inestabilidad y la incertidumbre, antecedente de los cambios modernizadores de fin de siglo que habrán de convertirlo en un centro urbano-económico de importancia internacional.

¹² Owsley, 1993 y Graf, 1993.

¹³ López Cámara, 1967, p. 126.

¹⁴ Hernández Elizondo, 2005, p. 18.

Adecuación portuaria y ferrocarriles

El periodo conocido en la Historia de México como el *Porfiriato* (1876-1911) se caracterizó, entre otros aspectos, por el fastuoso crecimiento del comercio exterior y el mercado interno, y el establecimiento de una amplia infraestructura de transportes terrestres y marítimos. La creación de una gigantesca red ferroviaria sirvió no sólo para conectar al mercado nacional con el exterior, sino también para establecer múltiples vinculaciones entre regiones de muy distintas características económicas, sociales, demográficas y culturales. Al quedar vinculadas las grandes macroregiones del país por medio del ferrocarril, y conectadas con los centros portuarios y fronterizos, el sistema mercantil alcanzó dimensiones casi nacionales. Los comerciantes y productores mexicanos fortalecieron y ampliaron sus circuitos comerciales; importaron artículos manufacturados y exportaron minerales y artículos agrícolas. El comercio exterior mexicano conoció entonces nuevas reglas y políticas, como las concesiones a la inversión extranjera; el mantenimiento de un patrón monetario bimetalista, la progresiva devaluación e inestabilidad del peso apoyada en la caída de los precios de este metal, la supresión de las alcabalas; el funcionamiento de un Sistema bancario y de crédito; y una nueva política arancelaria.

La expansión de la economía, empero, no estuvo exenta de problemas y contradicciones. En ciertas coyunturas, el naciente sistema corrigió el rumbo e hizo ajustes y cambios importantes. En 1889, por ejemplo, la promulgación del “arancel Mc Kinley” en los Estados Unidos impactó negativamente en las exportaciones mineras del país y alentó cambios en materia productiva-comercial. La legislación estadounidense aplicó altos gravámenes a las exportaciones mexicanas de minerales

argentíferos de baja ley y contenido de plomo, enviados a través de la frontera norte a Texas y Nuevo México para su ulterior afinación, asestando un golpe brutal a este comercio.¹⁵ Sin embargo, tras ser evaluados sus efectos negativos, en México hubo una reacción favorable. En efecto, los grandes intereses mineros estadounidenses que operaban en el país decidieron eludir los obstáculos del arancel, y establecieron aquí con ese propósito grandes afinadoras de mineral interesadas en producir y exportar por vía marítima productos semielaborados. Tampico reunía las mejores condiciones geográficas y naturales para convertirse en el principal punto de salida del comercio exterior de minerales.

Para impulsar esta ruta se llevaron a cabo los trabajos de adecuación portuaria y tendido ferroviario que habrían de rearticular a Tampico con los mercados del exterior e interior. Entre los años 1889 y 1891, el establecimiento de dos terminales ferroviarias en la ciudad porteña: la Compañía de Ferrocarril Central, conectada con San Luis Potosí; y la Compañía de Monterrey al Golfo, con Monterrey, colocaron a la ciudad-puerto tamaulipeca, de un solo salto, en la nueva red de transportes terrestres de México. Casi simultáneamente se efectuaron los trabajos de adecuación y canalización del río Pánuco, desde su desembocadura, en el lugar conocido popularmente como las “escolleras”, hasta la aduana de Tampico, para facilitar el acceso de los vapores internacionales. La “barra” natural del río Pánuco tenía un fondo de 7 a 9 pies, moviéndose en épocas de lluvia hasta 13 o 15 pies de profundidad,¹⁶ fondo insuficiente

¹⁵ La exportación se efectuaba con una cuota arancelaria de 1.5 centavos de dólar, encareciendo entre 40 y 50% el precio de la piedra mineral (Riguzzi, 2003, p. 141).

¹⁶ Prieto, 1975, p. 319.

para el tránsito de los grandes barcos mercantes. La Compañía del Ferrocarril Central tuvo a cargo los trabajos de dragado y canalización del río, hasta alcanzar una profundidad de 22 pies, y la obligación de mantenerla en ese estado durante diez años.

Las nuevas condiciones portuarias reactivaron de inmediato el movimiento económico de la ciudad y alentaron la llegada de barcos, mercancías, capitales y personas provenientes del extranjero. Muy pronto, varias empresas marítimas internacionales solicitaron concesión al gobierno para incluir a Tampico en su ruta. La compañía Johnston Line, con domicilio en Liverpool, Inglaterra, solicitó permiso para efectuar el recorrido entre Nueva York o Baltimore-Tampico; la Knott Prince Line, para transitar entre Amberes y Glasgow-Tampico, con escalas de regreso en Nueva Orleans, Málaga, Barcelona y Génova; Munson Stam-Hip Line to Cuba & Mexico, para realizar dos viajes redondos por mes entre Filadelfia o Nueva York y Tampico; la compañía New York, Mobila and Mexican, S. S. y Co., dos recorridos entre Nueva York, Mobila o Baltimore y el puerto tamaulipeco; y la Mala Imperial Alemana, entre Hamburgo, El Havre, Tampico y Veracruz.¹⁷ Más tarde, se incorporaron también las compañías Wolvin Line, D. Americkanitsche P.Co., Hamburg America Line.

Para facilitar la llegada de los barcos y su carga mercantil se construyeron grandes muelles en la ribera del Pánuco. En 1892 había tres andenes para desembarco: uno cerca de la entrada del río llamado “La Barra”, el del ferrocarril en Doña Cecilia y el muelle fiscal frente a la Aduana de Tampico.¹⁸

¹⁷ AGET, Periódicos Oficiales de Tamaulipas (1895 y 1902).

¹⁸ Adleson, 1984, p. 30.

MODERNIZACIÓN PORTUARIA Y CRECIMIENTO COMERCIAL (1890-1910)

Luego de ser montada la moderna infraestructura de transportes, se inició de inmediato un creciente movimiento de mercancías y personas; y un intenso trabajo de estiba en los muelles. La economía porteña salió lentamente del marasmo acostumbrado hasta alcanzar un inusitado dinamismo.

El movimiento internacional de mercancías por el puerto estuvo controlado desde el principio por las compañías ferroviarias, marítimas y fluviales, y por empresas exportadoras y mayoristas, bancos, compañías de seguros; agentes aduanales, estibadores y almacenistas. Este colectivo, actuando en forma más o menos coordinada se encargó de mover, recibir, almacenar, ofertar y/o expedir en Tampico, en ambos sentidos, grandes volúmenes de mercancías. El creciente monto de los efectos traficados exigió la ampliación y adecuación del sistema y los transportes.

Las compañías ferroviarias que enlazaron al puerto con el interior del país: la Compañía del Ferrocarril de Monterrey al Golfo, y la del Ferrocarril Central Mexicano (sustituida ésta última en 1908 por la Compañía Ferrocarriles Nacionales de México), acapararon pronto el movimiento terrestre de mercancías, principalmente de minerales, recorriendo cientos de kilómetros dentro del territorio nacional. El ferrocarril trasladó importantes cargas de mercancías, desde o hacia regiones distantes más de mil kilómetros del puerto. El ramal ferroviario del Ferrocarril Central hasta Tampico mide 664 kilómetros; y el de Monterrey al Golfo, 595; pero son apenas ramales de las grandes vías troncales del país, instaladas de sur a norte o transversales; columnas vertebrales de la red ferroviaria de México (véase mapa 1). Una carga embarcada en el norte de Chihuahua, en Durango o en Guadalajara recorría una distancia superior a mil kilómetros para llegar a Tampico. La promoción de tarifas baratas para los grandes volúmenes y las largas distancias alentó

Mapa 1. Tampico y la red ferroviaria en el norte y centro de México



este tráfico para extensos recorridos. El transporte de gran distancia estuvo estimulado por una política de bajas tarifas, aplicada en el marco de una dura competencia entre las líneas: a mediados de la década de 1880, el Central Mexicano inició una política de tarifas preferenciales y reducción de precios del flete si la carga era muy grande, con el objeto de ganarle tráfico de importación al Ferrocarril Mexicano. Esto culminó con una encarnizada guerra de precios que involucró a las cuatro compañías más importantes, entre 1891 y 1892: “En Junio de 1892, para atraer carga de México a Tampico y a El Paso, el Ferrocarril Central bajó sus tarifas a un cuarto de los precios que daba el ferrocarril mexicano a Veracruz a los mismos destinos”.¹⁹

Entre 1892 y 1900, las ganancias de las compañías ferroviarias del país, luego de fluctuar en una media de 2.05 centavos por tonelada-kilómetro, se redujeron a menos de un centavo y medio en 1902, y durante los ocho años siguientes se elevaron por encima de este nivel apenas en dos ocasiones.²⁰ Las bajas tarifas del transporte de larga distancia, empero, se impusieron a costa de subir las del transporte doméstico.²¹

La carga transportada por ferrocarril hasta Tampico continuaba su camino hacia el exterior a través de otro medio de transporte igualmente importante, pero más barato: los grandes vapores marítimos internacionales, de coraza de acero, con una gran capacidad de carga. Este medio adquirió desde el principio una gran importancia: “Entre 1885 y 1894, el número de barcos que llegó anualmente al puerto aumentó de 48 a 328 unidades. Durante el primer año, después de la terminación de

¹⁹ Grunstein, 1999, p. 79.

²⁰ Coastworth, 1976, p. 79.

²¹ Grunstein, 1999, p. 85.

las escolleras, el tonelaje de mercancías manejadas en el muelle se multiplicó 3.5 veces”.²²

En las postrimerías del porfiriato, el movimiento marítimo internacional, dominado por los vapores ingleses, registró 1.4 entradas diarias en promedio, con una carga mensual superior a 120 mil toneladas de mercancías. En el mes de julio de 1910 entraron a la ciudad 43 buques internacionales, procedentes de siete naciones, siendo 39 de vapor con carga, tres veleros y un vapor en lastre (véase cuadro 1). En 1912 hay registros mensuales que superan las 60 unidades de llegada.²³ De mantenerse constante esta afluencia, los muelles del puerto recibieron ese año más de 700 unidades extranjeras y nacionales.

El tráfico internacional de mercancías se conectaba en el puerto con los ferrocarriles, y con los transportes de cabotaje y fluvial. Tampico era un importante centro para la navegación costanera, efectuada desde o hacia otros puertos del Golfo, como Tuxpan, Veracruz, Alvarado, Puerto México (Coatzacoalcos), Campeche y Progreso, este último en Yucatán. Por este medio se trasportaban mercancías nacionales, importadas o destinadas a ser exportadas por Tampico.

Los buques y chalanes, cargados de mercancías, recorrían grandes distancias entre Tampico y numerosos poblados situados en la ribera del río Pánuco y sus afluentes. Por este medio se mantenía comunicación con poblados situados en el sur de Tamaulipas, norte de Veracruz, oriente de San Luis Potosí y el Estado de Querétaro. A través de la Laguna de Tamiahua, Tampico se enlazaba con Tuxpan.

²² Adleson, 1984, p. 30.

²³ *Boletín de la Cámara Nacional de Comercio de Tampico* (en adelante, BCNCT); Tampico, 1 de diciembre de 1912, pp. 12-13.

MODERNIZACIÓN PORTUARIA Y CRECIMIENTO COMERCIAL (1890-1910)

Cuadro 1. Resumen del movimiento portuario en Tampico en el mes de julio de 1910

<i>Buques</i>	<i>Entradas</i>	<i>Salidas</i>
De vapor con carga	39 con 120 480.20 ton.	22 con 65 167.34 ton.
Veleros con carga	3 con 303.56 ton.	1 con 149.50 ton.
De vapor en lastre	1 con 60.00 ton.	19 con 63 148.70 ton.
Veleros en lastre		1 con 139.00 ton.
	43 con 120 843.76 ton.	43 con 128 604.54 ton.
<i>Nacionalidad</i>	<i>Entradas</i>	<i>Salidas</i>
Ingleses	15 con 56 395.97 ton.	15 con 55 510.78 ton.
Alemanes	4 con 16 655.07 ton.	5 con 20 553.11 ton.
Noruegos	7 con 15 271.14 ton.	6 con 12 283.24 ton.
Americanos	5 con 13 589.03 ton.	6 con 17 704.03 ton.
Mexicanos	10 con 8 696.33 ton.	8 con 8 621.27 ton.
Franceses	1 con 7 029.39 ton.	1 con 7 029.39 ton.
Cubanos	1 con 3 206.83 ton.	1 con 3 206.83 ton.
Holandeses	“ “	1 con 3 695.89 ton.
	43 con 120 843.76 ton.	43 con 126 604.54 toneladas

Fuente: *Boletín de la Cámara Nacional de Comercio de Tampico*, 1 de agosto de 1910.

El transporte mercante fluvial en esta región data de fines del siglo XIX. En 1898, los ingleses Stewart M. Bowman y Carlos F. de Ganhal, y el alemán Karl Heynen, organizaron conjuntamente dos compañías mercantes fluviales: la Tampico Navigation Company y la Compañía Navegadora “la Huasteca” Storm y Ganahl; y más tarde, también, una empresa filial: la Compañía de Inversiones, fundada en 1911 con un capital

social de \$60 mil y cinco vapores.²⁴ Los chalanes y barcos de estas compañías, cargados de mercancías, recorrían cientos de kilómetros a través de los ríos Pánuco, Moctezuma y Tamesi, en los Estados de Tamaulipas, Veracruz, San Luis Potosí, Hidalgo y Querétaro. Las embarcaciones transportaban mercancías y pasajeros a todos los puntos de la Laguna de Tamiahua con conexión en Tuxpan. Las empresas fluviales eran propietarias de muelles y almacenes en Tampico, y de una nutrida flota de chalanes, embarcaciones de vapor y estaciones de carga y descarga en los puntos de su ruta. La Tampico Navigation Co., la más antigua en el ramo, ofrecía además servicios para construcciones y composturas de embarcaciones de río.²⁵

El *boom* de las exportaciones

La introducción del ferrocarril y los transportes marítimos y fluviales aumentó en forma vertiginosa el movimiento comercial porteño. Las estadísticas describen una progresiva y vertiginosa evolución. En 1888-89, la participación de Tampico en las exportaciones nacionales representa apenas 1.1%, porcentaje ínfimo en un contexto nacional dominado por las exportaciones minerales a los Estados Unidos a través de la frontera norte. Sin embargo, tras instalarse los ferrocarriles hasta Tampico y adecuarse las instalaciones portuarias, esta situación empezó a modificarse. En el año fiscal 1889-90. Tampico acaparó 1.2% del total exportado en el país; luego comenzó un

²⁴ AGNET, Protocolo notarial de Ricardo López y Parra, Tampico, 17 de marzo de 1913.

²⁵ BCNCT, Tampico, 1 de abril de 1913.

MODERNIZACIÓN PORTUARIA Y CRECIMIENTO COMERCIAL (1890-1910)

progresivo crecimiento: 1890-91, 1.7%; 1891-92, 4.8%; 1892-93, 10.1% ...hasta alcanzar en 1895-96, 22.8% de la exportación nacional (*cf.* cuadro 2), superando a Veracruz y Ciudad Juárez (por separado), las rutas más importantes. La exportación por el puerto tamaulipeco continuó creciendo casi sin interrupción durante el resto del Porfiriato, alcanzando su mejor nivel en el año fiscal 1907-08, cuando acaparó 36% del total nacional, mientras que Veracruz se conformó con 18.5% y Ciudad Juárez con 8.7%. Entre los años 1889-90 y 1910-11, este tráfico pasó de \$718 125 a \$92 562.13 pesos (*ibid*), aumentando 128 veces durante el periodo. En cambio, en el mismo intervalo, las importaciones crecieron 44.2 veces (estimación mía, basada en los datos del cuadro 3), pasando entre ambas fechas, de 1.5% a 21.5% de la importación nacional (*ibid*). Los valores de este tráfico fueron siempre inferiores a los de las exportaciones; y a los de las importaciones efectuadas a través de Veracruz, centro portuario que conservó el liderazgo de este comercio y el abasto de mercancías extranjeras a la capital del país.²⁶

²⁶ En 1910-1911, las importaciones por Veracruz sumaron \$77 076 796 representando 37.4% del total exportado por México, y las efectuadas por Tampico, \$44 146 201, es decir, 21.5% (*Estadísticas*, 1960, p. 469).

EMPRESARIOS EXTRANJEROS, COMERCIO Y PETRÓLEO

**Cuadro 2. Exportaciones por Tampico durante el Porfiriato
(en valores de aduana y porcentajes)**

<i>Año fiscal</i>	<i>Exportaciones por Tampico</i>	<i>Porcentaje en el total</i>
1877-1878	1 057 891	3.6
1878-1879	1 023 943	3.4
1879-1880	1 789 572	5.4
1880-1881	1 324 643	4.2
1881-1882	1 162 691	4.0
1882-1883	1 275 455	3.1
1883-1884	1 098 276	2.3
1884-1885	869 481	1.9
1885-1886	879 896	2.0
1886-1887	762 896	1.6
1887-1888	719 789	1.5
1888-1889	658 023	1.1
1889-1890	718 125	1.2
1890-1891	1 075 121	1.7
1891-1892	3 596 120	4.8
1892-1893	8 844 537	10.1
1893-1894	10 967 448	13.8
1894-1895	15 546 228	17.1
1895-1896	23 920 464	22.8
1896-1897	26 952 441	26.9
1897-1898	36 492 544	28.3
1898-1899	40 715 602	29.4
1899-1900	39 989 700	26.7
1900-1901	43 877 124	29.5
1901-1902	49 891 029	29.0
1902-1903	62 153 056	30.0
1903-1904	63 304 908	30.1
1904-1905	71 967 832	34.5
1905-1906	77 564 665	28.6
1906-1907	80 249 965	32.5
1907-1908	87 437 236	36.0
1908-1909	74 930 294	32.4
1909-1910	82 881 382	31.9
1910-1911	92 562 913	31.5

Fuente: *Estadísticas económicas del Porfiriato. Comercio Exterior de México, 1877-1911*, El Colegio de México, México, 1960, p. 485.

MODERNIZACIÓN PORTUARIA Y CRECIMIENTO COMERCIAL (1890-1910)

**Cuadro 3. Importaciones por Tampico durante el Porfiriato
(en valores de aduana y porcentajes)**

<i>Año fiscal</i>	<i>Importaciones</i>	<i>Porcentajes</i>
1889-1890	996 250	1.5
1892-1893	4 014 739	6.1
1893-1894	4 615 340	8.2
1894-1895	7 141 976	10.7
1895-1896	16 085 439	20.6
1896-1897	17 204 392	20.8
1897-1898	16 482 052	17.0
1898-1899	17 498 580	16.2
1899-1900	21 596 100	16.9
1900-1901	19 824 143	14.9
1901-1902	26 602 253	15.5
1902-1903	41 124 017	17.3
1903-1904	32 646 521	16.3
1904-1905	33 772 833	18,3
1905-1906	31 177 115	14.1
1906-1907	35 566 244	15.3
1907-1908	43 552 916	19.6
1908-1909	27 164 452	17.4
1909-1910	36 955 569	19.0
1910-1911	44 164 201	21.5

Fuente: *Estadísticas económicas del Porfiriato. Comercio Exterior de México, 1877-1911*, El Colegio de México, México, 1960, p. 469.

El puerto tamaulipeco acaparó una parte significativa de las exportaciones mexicanas, favorecido por sus ventajas naturales y geográficas, en particular, su proximidad relativa con regiones de elevada producción para la exportación. La infraestructura ferroviaria permitió el enlace con las principales regiones mineras de Chihuahua, Coahuila; Nuevo León y Zacatecas; Aguascalientes y San Luis Potosí, y con las plantas afinadoras de minerales en Monterrey, San Luis Potosí y Aguascalientes. Éstas últimas, exportadoras de productos afinados y brutos e

importadoras de coke, carbón y otros productos, mantenían un intenso tráfico en ambos sentidos. La American Smelther Steamship Company, llevaba cobre y plomo de Tampico a Perth Amboy para su refinación y traía carbón y mercaderías.²⁷

Los ferrocarriles y los transportes fluviales contribuyeron también al traslado terrestre de productos agropecuarios destinados a la exportación, como los cítricos de Montemorelos y Ciudad Victoria, aves y pieles del sur de Nuevo León, ganado en pie de las zonas Huastecas; ixtle y lechuguilla de Tula y Jaumave; frutas diversas procedentes del Bajío; zacatón de Pátzcuaro, Michoacán; naranja, plátano y papaya del norte de Veracruz; etcétera.

En sentido inverso, la ruta fue aprovechada también por las grandes casas importadoras de mercancías, establecidas de Ciudad Victoria, Monterrey, Saltillo, Chihuahua, la “Huasteca”; San Luis Potosí, Zacatecas, Durango, Aguascalientes, Guadalajara, León, Morelia, Querétaro y la ciudad de México. El ferrocarril trasladó numerosos artículos extranjeros, como carbón, coke, tejidos de algodón, seda y lana, champagne, vinos y licores, alambres, medicamentos, productos químicos, muebles finos, “artículos de París”, máquinas y aparatos mecánicos y eléctricos, refacciones, tubería, etcétera. La importación, introducción y distribución de las mercancías estuvo a cargo de las propias empresas consumidoras o de comisionistas y mayoristas establecidos en Tampico, encargados de pagar impuestos y aranceles por las mercancías, recibir éstas, almacenarlas y colocarlas en el mercado local o reenviarlas al interior.

El *boom* de las exportaciones por Tampico se explica en el contexto del intenso crecimiento comercial exterior de México

²⁷ Gómez Serrano, 1982, p. 59.

durante el Porfiriato. Entre los años fiscales 1877-78 a 1910-11, las exportaciones mexicanas pasaron de 40 a casi 288 millones de pesos, es decir, se sextuplicaron, mientras que las exportaciones mundiales de productos primarios, sólo aumentaron dos veces y media.²⁸ El crecimiento extraordinario de las exportaciones por Tampico formó parte de la gran “oleada” del comercio exterior mexicano, descrita por una autora, que comienza en los años ochenta del siglo y se prolonga hasta fines de la centuria.²⁹ En mi opinión, este ciclo duró hasta el año 1913, justo antes de los derrumbes productivo-comerciales provocados por la Revolución mexicana y la reestructuración del comercio internacional en la Primera Guerra Mundial. El espectacular movimiento del puerto estuvo alentado, particularmente, por la progresiva inserción de la economía mexicana en la estadounidense; y por el crecimiento de los intercambios efectuados con Inglaterra y Francia”.³⁰ Este proceso coincidió además con la penetración intensa de inversiones extranjeras directas a México, colocadas en la minería-metalurgia, siderurgia, agricultura tropical, ganadería, obras públicas, ferrocarriles y petróleo, ámbitos vinculados con la exportación.

²⁸ Rosenzweig, 1965, p. 635.

²⁹ Kunz Ficker, 2003, pp. 165-169.

³⁰ Entre los años 1890-91 y 1910-11, las exportaciones mexicanas a Estados Unidos, pasaron de 44.8 millones de pesos a 224.4 millones de pesos, y sus valores porcentuales respectivos, de 71.1% a 76.4% en los totales del país. Europa, por su parte, redujo su participación, de 28.5% a 21.5% del total, pero en valores reales la participación inglesa en la última década del Porfiriato, pasó de 10.5 a 35.8 millones de pesos; y la francesa, de 2.2 a 9.7 millones de pesos (*Mexique. Rapports Commerciaux des Agents Diplomatiques et Consulaires de France*. “Le Commerce français au Mexique”, París, 1912, núm. 1024).

Los operadores del tráfico internacional: comisionistas y mayoristas

El tráfico internacional de mercancías a través de Tampico requirió de intermediarios *in situ* encargados de la recepción, almacenaje, pago de derechos, comercialización directa o por encargo, fletado y reenvío de las mercancías a su destino final. En la ciudad-puerto operaron grandes almacenistas y agentes comisionistas encargados de estas actividades, en coordinación estrecha con los agentes de las compañías ferroviarias, marítimas y fluviales; y con la Aduana local. Los grandes comisionistas cumplieron funciones centrales en el movimiento internacional de las mercancías, al fungir como enlaces y gestores comerciales de los productores y comerciantes del interior y exterior del país; y como agentes de las grandes compañías ferroviarias, marítimas y fluviales. Para cumplir estas funciones controlaron una amplia cartera de clientes y representantes en el exterior e interior del país y modernizaron sus métodos operativos. A menudo, sus negocios los obligaron a conocer los movimientos de los precios nacionales e internacionales de las mercancías traficadas; las condiciones de los mercados nacionales y extranjeros; mantener una agenda de socios y proveedores; y estar al día en las políticas arancelarias y de transporte. Esta amplia gama de funciones y relaciones externas, convirtió a los grandes comerciantes de Tampico en *agentes al servicio del capital internacional en la esfera de la circulación*.

Los libros de notarios y el *Boletín de la Cámara Nacional de Comercio de Tampico* registran algunas actividades económicas de los comerciantes comisionistas y mayoristas de origen alemán, inglés, estadounidense, español y francés, la mayoría asentados en la ciudad desde fines del siglo XIX o co-

de origen alemán, inglés, estadounidense, español y francés, la mayoría asentados en la ciudad desde fines del siglo XIX o comienzos del XX. Algunos llegaron en calidad de representantes de compañías mercantiles foráneas, pero luego se independizaron y organizaron las propias; otros, desde el principio actuaron por su cuenta. Pronto, los fuereños organizaron importantes agencias y casas dedicadas al comercio mayorista, comisiones y otros servicios internacionales. En 1897, Karl Heynen, Gustave Paterson, C. Ganahl y Santiago Snell (este último, residente en la ciudad de México) fundaron la Agencia Comercial y Marítima Heynen, Paterson y Compañía, con \$5 mil de capital inicial, dedicada al comercio comisionista internacional.³¹ Llama la atención el escaso monto inicial invertido. Más tarde, cambiaron su nombre a Bergan, Heynen y Cía., Agencia Comercial y Marítima, quien a la vez se llamó luego, Heynen, Eversbuch y Cía. Ésta última manejaba en 1917 un capital social de \$100 mil.³² Estas agencias desempeñaron en su oportunidad un destacado papel en la intermediación, almacenaje y fletado de las mercancías. La última ofrecía una amplia gama de actividades y servicios al cliente: era representante de compañías de vapores internacionales, comisionista, estibador, contratista de fletes, depósito para carbón, coke y cementos extranjeros, almacenista de carga en tránsito por Tampico, y representante de compañías de seguros marítimos, terrestres y contra incendio.

En la intermediación participaron también establecimientos mayoristas, como Diego de la Lastra y Sucs., heredera de comerciantes españoles asentados en la ciudad desde la recién

³¹ AGNET, Notario Ricardo López y Parra, Tampico, 5 de enero de 1897.

³² AGNET, Protocolo de Ricardo López y Parra, Tampico, 13 de abril de 1917.

Independencia de México (véase capítulo 1 de este trabajo). Diego de la Lastra, Sucesores adecuó sus estrategias y expandió sus actividades mercantiles. A fines del Porfiriato, controlaba el almacén La Barata, dedicado a las comisiones y al comercio al por mayor y menor; y era representante de las líneas de vapores Leylan y Harrison, de Liverpool, Inglaterra, Pinillos, Izquierdo y Cía., de Cádiz, y Folch y Cía., de Barcelona.³³ La empresa, propiedad de Rafaela de la Lastra (hija de Diego de la Lastra, prominente mercader de origen español, ya fallecido), tuvo representantes en Nueva York y la ciudad de México. En el año 1913, manejaba un capital social de \$279 548,³⁴ cifra superior al capital social de cualquier otra agencia comisionista local. Rafaela controlaba también Alava y compañía, dedicada al comercio de muebles, máquinas de coser, molinos de nixtamal, etc., y era agente representante de la Royal, Compañía de Seguros, de Liverpool. Otro giro dedicado al comercio mayorista/minorista y las comisiones era J. Prom y Sucr., dirigida por el francés Pedro Assemat, propietario de El Ferrocarril, un almacén multidepartamental que vendía abarrotes y artículos para consumo suntuario, como porcelanas, cristalería, vinos, licores y conservas de origen galo y productos mexicanos, al por mayor y menor. J. Prom y Sucs. era además representante de la Cie Generale Atlantique, cuyos buques mercantes y de pasajeros hacían viajes mensuales entre España, Francia, Cuba, México y los Estados Unidos. La firma era agente del Banco de Nuevo León.³⁵ Otros destacados intermediarios fueron Jesús G. Villamil, comisionista y agente vinatero; y Juan Hermosillo, agente de

³³ BCNCT, Tampico, 15 de noviembre de 1910.

³⁴ AGNET, protocolo de Ricardo López y Parra, Tampico, 17 de marzo de 1913.

³⁵ BCNCT, Tampico, 15 de noviembre de 1910.

seguros contra incendios, y representante de La Compañía azucarera del Pánuco, S. A.³⁶

Cuadro 4. Principales agencias comisionistas en Tampico a fines del Porfiriato

<i>Empresas</i>	<i>Propietarios</i>
Heynen, Eversbuch y Cía.*	C. Heynen y G. Eversbuch
Bergan, Heynen y Cía.*	K. Heynen y otros
Agencia Mercantil	L. Wholenleg
Heynen, Paterson y Compañía*	K. Heynen, G. Paterson
J. Prom, Sucs.	Pedro Assemat
Diego de la Lastra y Cía, Sucs.	R. de la Lastra
Juan Hermosillo	Juan Hermosillo
Jesús G. Villamil	J. Villamil
Manteca, Subyaga y Cía.	T. Manteca

Fuentes: AGNET, Notarios de Tampico del periodo 1890-1930.

*Estas razones sociales correspondieron sucesivamente a una misma compañía.

Compañías angloalemanas y estadounidenses

El comercio exterior de Tampico estuvo a cargo también de establecimientos mercantiles que crearon su propia estructura de operaciones comerciales. Los notarios de Tampico aportan datos y referencias sobre las actividades económicas de varias firmas extranjeras comprometidas con la exportación e importación de mercancías, como la Compañía Mercantil Mexicana, J. F. Keith, y Consolidated Export Lumber Co,

³⁶ *Ibid.*

Federico Strussy Sucesores, D. L. Bretzfelder y Hno, Adolf Mayer y Hno., y la Compañía Mercantil Mexicana, todas ellas propietarias de almacenes, chalanes y muelles en Tampico (*cf.* cuadro 5). Desafortunadamente, para la mayoría de los casos disponemos de pocos datos sobre sus operaciones mercantiles. Conocemos, empero, algunas referencias sobre D. L. Bretzfelder y Hno., fundada el 9 de abril de 1906 por David y Carlos Bretzfelder, con un capital social de 31 500 dólares (30 mil aportados por Carlos; el resto por David). La empresa se dedicaba, según su propio slogan publicitario, a “la exportación de productos del país”; y era distribuidora mayorista y minorista de productos regionales e importados. Carlos se encargaba de todas las operaciones comerciales, cuentas en libros y agenda de clientes.³⁷ En 1898, David representó a Adolf Mayer y Hno. sucesores, otra firma local, en juicios hipotecarios y transacciones comerciales.³⁸

Por cierto, Adolf Mayer y Hno. (antecedente de Adolf Mayer y Hermano, sucesores), organizada en Tampico en 1896, se dedicaba a la compra de ixtle, zacatón y tabaco para su ulterior exportación a Londres.³⁹ Su socio *German Wendler, Sociedad en Comandita* (propiedad de los alemanes Adolf Mayer y German Wendler) se encargaba de proveerla de esos productos, comprados en diferentes regiones del país.⁴⁰ Adolf Mayer y Hno. los recibía y reenviaba a Landauer Com-

³⁷ AGNET; Protocolo de Cruz García Rojas, Tampico, 9 de abril de 1906.

³⁸ AGNET, Protocolo de Ricardo López y Parra, Tampico, 3 de junio de 1898.

³⁹ AGNET, Protocolo de Ricardo López y Parra, Tampico, 31 de marzo de 1898.

⁴⁰ AGNET, Protocolo de Ricardo López y Parra, Tampico, 11 de febrero de 1897.

MODERNIZACIÓN PORTUARIA Y CRECIMIENTO COMERCIAL (1890-1910)

pany, en la capital británica. Por cada operación efectuada con ésta, la primera tenía derecho a 40% de las ganancias obtenidas, y la británica a 60%.⁴¹ La casa tampiqueña, a la vez, importaba de Londres manufacturas diversas (rollos de alambre, máquinas de coser, champaña, etc.) para su distribución mayorista y menudeo en la región; y traficaba con artículos regionales (cueros de res, miel de abeja, pieles de venado, etc.). Por otra parte, Adolf Mayer y Hno. mantenía relaciones estrechas con la Compañía Mercantil Mexicana, propiedad de German Wendler, Carlos Pearl y Edouard Monteque Bowman, fundada el 21 de septiembre de 1897 y propietaria de tres sucursales, una en Platón Sánchez y otras en Tempoal y la Carolina, Veracruz. El 23 de febrero de 1898, la primera prestó a la Mercantil \$20 mil en calidad de mutuo con interés, comprometiéndose el beneficiario a emplearlo exclusivamente en la compra exclusiva de mercancías provenientes del extranjero o destinadas a la exportación, o a la compra de productos nacionales para su realización en territorio nacional. El contrato estipula como condición que todas las mercancías que la deudora importe al país, e igualmente todas las mercancías y efectos del país que exporte, sean compradas por conducto de la sociedad Adolf Mayer y Hno.; pudiendo en cambio tener libertad para los productos nacionales para su realización en el país.⁴²

⁴¹ AGNET, Protocolo de R. López y Parra, Tampico, 31 de marzo de 1898 (citado).

⁴² AGNET, Protocolo de Ricardo López y Parra, Tampico, 23 de febrero de 1898, n^o68.

EMPRESARIOS EXTRANJEROS, COMERCIO Y PETRÓLEO

Cuadro 5. Principales compañías exportadoras e importadoras con operaciones en Tampico a comienzos del siglo xx

<i>Razón social</i>	<i>Domicilio principal</i>	<i>Tipo de actividad</i>	<i>Propietarios y socios</i>
Compañía Mercantil del Golfo Mexicano	Mobile, Ala., EUA	Export. de mercancías	—
The J. F. Keith Co.	Beaumont, Texas	Exportación	Eneas Karlan
Consolidated export lumber	Beaumont, Texas	Exportación e importación	J.N. Gilbert. G.H. Mallam
Anglo-Mexicana	San Luis Potosí	Exportación e importación	Julius Hess.
Tampico Lumber Co.	Beaumont, Texas	Exportación e importación	—
Adolf Mayer y Hno.	Tampico	Exportación de Ixtle y Zacatón	Adolf Mayer
Adolf Mayer y Hno. <i>Sucs.</i>	Tampico	<i>Idem</i>	Adolf Mayer, J. Hess
H. Rodríguez y Cía.	Tampico	Exportación de plantas textiles	Carlos Becerra H. Rodríguez
Compañía Mercantil	Tampico	Agencia comisionista	C. Heynen y G. Everbach
David L. Bretzfelder y Hno.	Tampico	Exportador e importador	David y Carlos Bretzfelder

Fuentes: AGNET, Documentos notariales de Tampico del periodo 1890-1910.

MODERNIZACIÓN PORTUARIA Y CRECIMIENTO COMERCIAL (1890-1910)

Aprovechando su influencia en Tampico, Landauer decidió introducirse directamente en la economía de México. En operaciones simultáneas, la casa londinense se adjudicó la propiedad de Adolf Mayer y Hno.; y la Compañía Mercantil Mexicana con todo y sucursales. Luego de su traspaso, la casa Mayer cambió su razón social a Adolf Mayer y Hermano, Sucesores, dirigida por Julius Hess. Al momento de la transacción, la Mercantil manejaba un activo de \$60 408.40 y un pasivo de \$55 965.61.⁴³ Esta empresa y sus sucursales, se comprometen en adelante a distribuir regionalmente los productos importados desde Inglaterra. Archer W. Wathms fue nombrado gerente de las tres sucursales.⁴⁴

Luego de su traspaso, Adolf Mayer y Hno., Sucesores, fue inventariada, arrojando los siguientes resultados: mercancías importadas y regionales por un valor conjunto de \$24 761; y una cartera de comerciantes deudores, que incluía entre otros a Adolfo Vallina, Pedro Botello, la Compañía Mercantil Mexicana, Julius Hess, Federico Meade, José María Guízar, etc., con un débito total de \$44 851.63.⁴⁵ En el listado de mercancías inventariadas encontramos productos mexicanos, como cueros de res y 85 pacas de ixtle; e importados, como las máquinas de coser, champagne y rollos de alambre; miel de abeja y pieles. Más tarde, el 12 de agosto de 1899, los bienes y propiedades de Adolf Mayer y Hno. Sucesores fueron adjudicados por la Anglo-Mexicana, Asociación en participación; otra firma británica, domiciliada en San Luis Potosí.⁴⁶

⁴³ AGNET, Protocolo notarial de Ricardo López y Parra, Tampico, 6 de abril de 1898.

⁴⁴ AGNET, Protocolo de Ricardo López y Parra de Tampico, 19 de mayo de 1898.

⁴⁵ AGNET, Protocolo notarial nº 59, 1898, Tampico, Minuta.

⁴⁶ AGNET, protocolo notarial de Ricardo López y Parra, Tampico, s/f.

Empresas y comercio urbano-regional

La modernización portuaria y el crecimiento del comercio y los servicios urbanos atrajeron a numerosas personas del exterior e interior del país. Entre los años 1890 y 1910 Tampico casi triplicó su población, pasando de ocho mil a 23 450 habitantes.⁴⁷ Esta cifra incluye a la comunidad extranjera, formada en el último año por 450 españoles, 209 estadounidenses, 178 alemanes, 110 británicos, 66 cubanos, 44 franceses, 43 árabes, 115 chinos, 113 chilenos, 28 italianos y nueve suecos; e incluye también a miles de nacionales provenientes de diferentes estados de la República.⁴⁸ El repunte demográfico alentó a la vez un incremento considerable en la demanda de alimentos, vivienda y servicios. Para satisfacer estas necesidades se organizaron nuevos establecimientos dedicados al pequeño y gran comercio, entre ellos, algunas panaderías, tiendas de abarrotes, almacenes de ropa, grandes casas de miscelánea y departamentos, ferreterías, lavanderías, bancos, compañías de electricidad, tranvías, cantinas, etc. El viejo comercio de abarrotes y ropa, encontró en la nueva época, alicientes para su renovación y expansión, luego de repuntar la demanda de esos productos. Nuevos establecimientos introdujeron líneas novedosas, como maquinaria agrícola, refacciones, máquinas de coser, alambres, tuberías, material para construcción, artículos eléctricos, medicinas, refrescos, etcétera.

En el año 1905 se organizaron en Tampico 75 “changarros” con un capital en giro de menos de 140 pesos cada uno. Sin

⁴⁷ Estadísticas, 1956.

⁴⁸ *Anuario*, 1912, pp. 84-87.

⁴⁹ Adleson, 1984, p. 37.

embargo, el monopolio de los grandes hizo fracasar a más de 50 tienditas.⁴⁹

Casi al mismo tiempo aumentó el número de giros dedicados al gran comercio y se diversificaron sus métodos de comercialización. Se establecieron grandes tiendas departamentales, como Tampico News Co.; y su sucesora, Santa Fe News Co.-Hudson Martínez y Co. Ésta última, fundada en 1910, propiedad de Mexican Land & Live Stock Co; y de W. M. Hudson y Honorio Martínez, ofrecía productos tan variados como cereales, ganados, terrenos, armas, parque americano, bicicletas, fonógrafos, discos de música, sombreros, ropa, calzado, camisería, petacas, relojes, bonetería y novedades.⁵⁰ Otro almacén de este tipo fue La Palma, propiedad de Felipe Alava, comerciante de productos industriales, muebles, máquinas de coser, aperos de labranza, baterías de cocina y molinos de nixtamal.⁵¹

En Tampico se establecieron otras grandes tiendas, como la Droguería y Botica Nueva, propiedad de Felipe González e Hijos, Sucs., que brindaba servicio de farmacia ofreciendo medicinas de patente importadas directamente de fabricantes alemanes, franceses, ingleses, italianos, americanos, etc. La empresa tenía además una sección de productos químicos; y otra para venta de artículos de ferretería gruesa, perfumería fina, papelería, abarrotes al por mayor, pinturas y barnices, armas y cartuchos de todas clases y calibres, etc. La casa fungía además como representante de fabricantes extranjeros, como Lauman y Kamp y Barclay y Co, de Nueva York, Voigt & Co.

⁴⁹ Adleson, 1984, p. 37.

⁵⁰ BCNCT, 1º de nov. de 1910.

⁵¹ *Ibid.*

de Chanttanooga, Tenn.; y de Iowa Soap Company, de Burlington, Iowa.⁵²

Antes de finalizar el porfiriato se organizó la Compañía Consolidada de Maderas Nichols, Cicero y Cía., dedicada a la importación y compraventa de maderas extranjeras y nacionales y toda clase de material para construcción, para su venta en Tampico, Monterrey, San Luis Potosí, Veracruz y otros lugares del país. La empresa fue fundada como Sociedad Mercantil en Nombre Colectivo, con un capital de \$60 mil, correspondiéndole a los socios Carlos Heynen (\$15 mil); W. C. Nichols (\$15 mil), Joaquín B. Cicero (\$10 mil), Manuel L. Ravizé (\$10 mil), y Clarence Lee (\$10 mil).⁵³ Al firmar el acta constitutiva, Cicero, Lee y Ravizé, (quienes eran socios además de la Compañía Americana de Maderas, establecida en Tampico), se comprometen a que ésta traspase a la primera los solares, trenes de acarreo, fincas, etc. que necesite en sus labores.⁵⁴ La Compañía Consolidada de Maderas modificó más tarde su forma organizativa, convirtiéndose en una Sociedad Anónima.

En la ciudad se organizaron también varias compañías prestadoras de servicios, como la Compañía de Fuerza Eléctrica de Tampico, propiedad de Amado N. Jáuregui, Pablo Saltzkom, Tomás Manteca, Nicolás del Campo y Juan Amoravieta;⁵⁵ la Compañía Lavandería Tampiqueña, lavandería de vapor, de Ralph E. Clark, Edward M. Rowly y otros;⁵⁶ y Tampico Fich, especializada en pescados y mariscos.

⁵² AGNET, notario Ricardo López y Parra, Tampico, 4 de abril de 1906.

⁵³ AGNET, notario Cruz García Rojas. Tampico. 29 de julio de 1907.

⁵⁴ *Ibid.*

⁵⁵ AGNET, notario Ricardo López y Parra, Tampico. 26 de septiembre de 1906.

⁵⁶ AGNET, notario Ricardo López y Parra, Tampico, 8 de octubre de 1901.

MODERNIZACIÓN PORTUARIA Y CRECIMIENTO COMERCIAL (1890-1910)

Los comerciantes de origen español encontraron en la nueva coyuntura la oportunidad para reactivar sus deprimidos negocios. Al principio se limitaron a ampliar sus viejos establecimientos; y a reforzar las líneas de su tradicional dominio, como abarrotes, vinos, telas y mercería,⁵⁷ pero más tarde organizaron nuevos giros, algunos especializados en rubros industriales, como las ferreterías y la venta de artículos novedosos, como los molinos de nixtamal, máquinas de coser, aperos de labranza, etc. Entre los ibéricos y sus descendientes más destacados en el comercio, encontramos a José Gómez, panadero; Luciano Fernández, abarrotero; los sucesores de Franco Peredo; los sucesores de Diego de la Lastra; Ángel S. Trápaga, prestamista y comerciante; Felipe Alava, propietario de miscelánea; Mauro Ordorica y Manuel M. Domínguez, abarrotero; Juan Amoravieta, comerciante de ropa; y los sucesores de Domingo Trueba, distribuidores de vinos, licores, cervezas y lácteos (véase cuadro 6).

En 1910, los giros mercantiles establecidos en el Distrito Sur de Tamaulipas, donde se encuentra Tampico, suman 183, incluyendo 13 casas de comisión y 12 depósitos, con un valor conjunto de \$2 865 912, correspondiendo a la ciudad, \$2 702 620, es decir, 95% del total.⁵⁸ Tampico estaba convertido en un importante centro de consumo comercial para los pobladores urbanos y las poblaciones vecinas, como Altamira, Cecilia (actual Ciudad Madero); Árbol Grande y Pueblo Viejo (Veracruz).

⁵⁷ Hernández Elizondo, 2005.

⁵⁸ Argüelles, 1910.

EMPRESARIOS EXTRANJEROS, COMERCIO Y PETRÓLEO

Cuadro 6. Principales compañías mercantiles en Tampico propiedad de españoles en 1910

<i>Nombre</i>	<i>Propietarios</i>	<i>Actividad principal</i>
José Gómez y Cía.	J. Gómez, A. Trápaga	Panadería
Pérez y del Olmo. Almacén: "Los precios de México"	Luis del Olmo.	Ropa y novedades
Trápaga y Cía.	A. Trápaga, Fernández	Ferretería
Diego de la Lastra y Cía., Sucs. Almacén "La Barata"	N. del Campo y otros.	Almacén de ropa. Comercio al por mayor y menor y de comisiones
Felipe Alava y Cía. Tienda "La Palma"	N. del Campo y Felipe Alava	Comisiones, comercio al por mayor y menor
C. Fernández, Hno. y Cía. Almacén "Las Novedades"	R. Fernández y otros	Almacén de ropa
González Cueto, Padilla	J. González, P. Padilla	Abarrotes
Conde y Junco, Almacén: "La exposición de París"	Marcelino Conde y Ramón Junco	Tienda de ropa Panadería
Fernández, Alava y Cía.	R. Fernández, F. Alava	Mayorista/minorista
El Comanche	A. Trápaga	Abarrotes
Ordorica y Domínguez Almacén "El surtidor"	Manuel M. Domínguez y Mauro Ordorica y	Abarrotes
Cruz y Amoravieta. Sucs.	J. Cruz y J. Amoravieta	Ropa y petróleo

Fuentes: Protocolos notariales de Tampico (1905-1911) y *Boletín de la Cámara Nacional de Comercio de Tampico*, 1 de octubre de 1910.

MODERNIZACIÓN PORTUARIA Y CRECIMIENTO COMERCIAL (1890-1910)

La mayoría de las nuevas compañías mercantiles de Tampico se organizó como Sociedades en Nombre Colectivo, o en Sociedades en Comandita con 2, 3 o 4 socios en total. Estas formas asociativas estaban muy difundidas en el medio mercantil local, seguramente porque la actividad mercantil no exigía a menudo una fuerte centralización del capital ni un gran colectivo de socios. Sin embargo, algunas firmas locales de mayor envergadura se organizaron en forma de Sociedades Anónimas, como la Compañía Consolidada de Maderas, S. A., Tampico Navigation Company, S. A., Ferrocarriles Urbanos de Tampico, S. A. y el Banco de Tamaulipas, S. A. Ésta última, propiedad de 60 accionistas, todos comerciantes de la localidad, fue el colectivo más numeroso en el medio mercantil porteño. El Banco se fundó en 1902 con un millón de pesos, pero en el año 1906 elevó su capital a 2.5 millones de pesos. Los socios españoles controlaron el Consejo de Administración del Banco: Angel Trápaga fue designado presidente; Tomás Ugarte y Tomás Manteca, miembros propietarios; y Juan Amora-vieta, suplente.⁵⁹ El Banco de Tamaulipas se convirtió desde el principio en la principal fuente crediticia de los comerciantes porteños y el público en general.

Los establecimientos mercantiles, financieros e industriales más importantes de Tampico se agruparon en la Cámara Nacional de Comercio de Tampico, dedicada fundamentalmente a proteger los intereses de sus miembros; mantener relaciones con otras cámaras de comercio del país; y promover el comercio exterior mexicano en el extranjero. En 1910 contaba con 42 miembros, incluyendo varios almacenes comisionistas; Ban-

⁵⁹ AGNET; Protocolo de Ricardo López y Parra, Tampico, 18 de dic. de 1906.

42 miembros, incluyendo varios almacenes comisionistas; Bancos; agencias cerveceras; farmacias; compañías de electricidad; empresas exportadoras e importadoras; mayoristas y comerciantes al menudeo; tiendas de ropa y grandes sociedades anónimas (ver cuadro 7). En los inicios de la segunda década del siglo xx, ingresaron como miembros de la Cámara, varias corporaciones petroleras muy poderosas, como Huasteca Petroleum, Waters Pierce Oil Company y la Compañía Mexicana de Petróleo, El Águila. El colectivo gremial tuvo la fuerza suficiente para presionar y defender con frecuente éxito los intereses de la emergente burguesía porteña en ella representada. A fines del Porfiriato exigió a las compañías telefónicas, Ferrocarriles Nacionales, Telégrafos y Correos, mejorar sus servicios, y a otras, el mantenimiento del calado profundo en el río Panuco. La Cámara se convirtió, aun sin proponérselo, en uno de los promotores de la readecuación modernizadora de Tampico, proyecto que buscó adaptar constantemente la infraestructura urbana a las crecientes necesidades de la ciudad-puerto. El gremio desempeñó además un importante papel como gestor comercial internacional, y como enlace entre empresarios mexicanos y extranjeros. En 1912 estableció contactos con la Oficina de Relaciones Extranjeras de Holanda; y al año siguiente, con Samuel Samuel co lit. de Kobe, Japón, interesada en comprar henequén, zapupe e ixtle; y con la Asociación Húngara de Representantes de Fábricas y de Comercio, promoviendo con éste el comercio de azufre, cobre, plomo, zinc, café, caucho bruto, resina de copal, ixtle.⁶⁰

⁶⁰ BCNCT; 1 de diciembre de 1912; y 1 de abril de 1913.

**Cuadro 7. Miembros de la Cámara Nacional de Comercio
de Tampico en noviembre de 1910**

1. Autrey y Autrey. Botica americana
2. Andrés Ibarra. Abarrotes
3. Banco Nacional de México. Sucursal
4. Banco de Tamaulipas, S. A.
5. Bergan, Heynen y Cía. Agencia Comercial y Marítima.
Consignatarios y agentes de vapores
6. Cervecería Cuauhtémoc. Agencia en Tampico
7. C. Fernández Hno. y Cía. Las Novedades. Ropa
8. Compañía Consolidada de Maderas
9. Compañía de Fuerza Eléctrica de Tampico, S. A.
10. Conde y Junco. “La Exposición de París”. Ropa
11. Cruz y Amorevieta, Sucs. “Los Precios de Francia”. Ropa
12. Damián Abad, “La Universal”. Ropa
13. D. L. Bretzfelder y Hno. Importación y exportación
14. D. de la Lastra y Cía. Sucs. “La Barata”. Ropa, agentes de
vapores y comisionistas
15. Domingo Trueba Sucs. Abarrotes. “La Campana de Oro”.

EMPRESARIOS EXTRANJEROS, COMERCIO Y PETRÓLEO

16. Eduardo M. Rowley & Cía. Estibadores
17. Eustorgio R. Ruiz. Comerciante y comisionista
18. Federico Rohde S. en C. “La Paloma”. Mercería y ferretería
19. Federico F. Shutz. Banquero
20. Felipe González e hijos “Botica Nueva”. Farmacia
21. Felipe Alava y Cía. “La Palma”. Ferretería y mercería
22. Franco Peredo Sucs. “La Fama”.
23. Huasteca Petroleum Company. Petróleo
24. Jaques y Cía. Sucs. Farmacia
25. Jesús G. Villamil “Las tres Naciones”. Abarrotes
26. José I. Solís “La Sorpresa”. Ropa
27. J & F. Borde “Mercería Nueva”. Mercería y ferretería
28. Juan Hermosillo, Agente de Vapores
29. J. Prom. Sucs. “El Ferrocarril”. Abarrotes agente de vapores
30. Luis Calzada, Expendio de Carnes “La Brisa”
31. Luis M. Vázquez, “El Péndulo Misterioso”. Relojería y joyería
32. M. Abascal y Hno. Abarrotes
33. Manuel López y Cía. “El Centro Mercantil”.

MODERNIZACIÓN PORTUARIA Y CRECIMIENTO COMERCIAL (1890-1910)

34. Manuel Morales Agencia de Inhumaciones.
35. Manteca, Zubiaga y Cía. Sucs. Comisionistas y agentes de vapores
36. Marcos Mota. Comerciante y Comisionista. Doña Cecilia, Tamps.
37. Ordorica y Domínguez, “El Surtidor”. Abarrotes
38. Pérez y Hermano, “La Reforma”. Abarrotes
39. Pérez y del Olmo, “Los Precios de México”. Ropa
40. Santa Fe News Co. Artículos para hombre. Miscelánea
41. Tampico Navigation Co. Comisionistas y agentes de vapores de vías fluviales
42. Tirso Bautista, “El Caballo Blanco”.

Fuente: *Boletín de la Cámara Nacional de Comercio de Tampico*, Tampico, 15 de noviembre de 1910.

II COMPAÑÍAS EXTRANJERAS, AGRICULTURA Y PETRÓLEO

Capital extranjero en la agricultura regional

En la “Huasteca” (región geocultural donde se encuentra Tampico, comprendida entre el sureste tamaulipeco, oriente potosino, norte de Veracruz y una porción de los Estados de Hidalgo y Querétaro), se impulsó desde tiempo inmemorial una agricultura tropical muy rica y variada, abundando la siembra de caña de azúcar, maíz, arroz, legumbres, hortalizas y chirimoyas; sidras, toronjas, naranjos, ciruelas, limones, mangos, cocos, plátanos, duraznos, aguacates, membrillos, higueras, etc. Durante la Reforma y la Restauración de la República, estos productos tuvieron una limitada comercialización y se destinaron más bien al autoconsumo. Los pocos artículos que se comerciaron produjeron “cortas ganancias a los agricultores una vez cubiertos los gastos erogados en el cultivo y cuidado de las labores”.¹

¹ Prieto, 1975, p. 284.

Al despuntar el siglo xx, varios hechos cambiaron esta situación. Luego del establecimiento de los ferrocarriles y la modernización portuaria de Tampico, llegaron los agricultores y los especuladores de tierras. Atraídos por las nuevas condiciones locales, la fertilidad de la región, la baratura de la tierra y las facilidades brindadas por el gobierno de Porfirio Díaz a la inversión extranjera, varias corporaciones estadounidenses y francesas adquirieron propiedades rurales en las regiones cercanas a Tampico. Su propósito era cultivar cereales, azúcar y maíz, o promover la cría de ganado. Las compañías aprovecharon la proximidad del puerto y su red de transportes, para importar maquinaria e insumos, exportar productos agrícolas o venderlos en el interior del país. El naciente capitalismo agrario revolucionó la estructura socioproductiva de la región, al difundir las relaciones capitalistas de producción; e introducir maquinaria moderna, nuevos cultivos y servicios técnicos de irrigación.

Algunas compañías se adjudicaron verdaderos latifundios. En 1906, Atascador Land Company, constituida en los Estados Unidos con un capital de dos millones de dólares, compró la Hacienda “Atascador” o “Progreso”, predio de 77 445 hectáreas de superficie, situado entre las municipalidades de Quintero, Tamaulipas y Valles, SLP. El precio pagado a Ugarte y Jáuregui, de Tampico, su vendedora fue de \$165 mil.² La compradora, representada por Daniel Campbell, dividió enseguida la propiedad en numerosos lotes, para ofrecerlos al mercado. Muy pronto, varios agricultores norteamericanos y comerciantes

² AGNET, Protocolo notarial de Ricardo López y Parra, Tampico, 13 de marzo de 1906.

de Tampico compraron lotes de terreno;³ entre ellos, el comerciante Karl Heynen, quien se adjudicó un predio de 25 mil hectáreas al precio de \$65 mil.⁴

El capital agrario penetró en zonas dedicadas a la producción frutícola, azucarera y ganadera. Las empresas Lake Viejo Grape Fruit and Orange Company, Tampico Fruit and Nurserey Co., Moctezuma and Banana Co., Mexican Citrus Fruit, y la Tampico Fruit Company, todas de origen estadounidense, adquirieron predios agrícolas y ganaderos en el norte de Veracruz (cuadro 1). La Tampico Fruti Co. organizada en Salt Lake City, Utah, con 100 mil dólares de capital, compró propiedades en México, entre ellas, “El Caracol”, predio de 3 397 hectáreas, situado en Pánuco, Veracruz, donde habría de explotar más tarde naranjales y platanares, horticultura y otros cultivos. La transacción de compra-venta fue por \$33 362.⁵

El cultivo de caña de azúcar y su transformación industrial en la región fue promovido por empresas estadounidenses y francesas. Río Tamasopo Sugar Co., oriunda de Milwaukee, Wisconsin, explotó el ingenio Agua Buena, situado en el Estado de San Luis Potosí; en tanto que la Compañía azucarera del Pánuco, de origen francés, explotó esta actividad en El Higo, Cantón de Tantoyuca, Veracruz, disponiendo en 1917 de un capital social de \$1.7 millones de pesos.⁶ El mercado interno

³ AGNET, Protocolos notariales de Ricardo López y Parra, Tampico, 1 de febrero y 3 de agosto de 1909.

⁴ AGNET, Protocolo notarial de Ricardo López y Parra, Tampico, 16 de octubre 1909.

⁵ AGNET, Protocolo de Ricardo López y Parra, Tampico, 18 de marzo de 1909.

⁶ AHMEF, Consulat de France au Mexique. Direction des Affaires Politiques et commerciales, 31 de diciembre de 1917.

fue el destino principal de sus artículos, aunque también colocó un segmento de su producción en el mercado británico.

Cuadro 1. Compañías extranjeras con intereses en la fruticultura, la producción azucarera o la ganadería en la Huasteca

<i>Compañías</i>	<i>Origen nacional</i>	<i>Actividades</i>
México Land and Live Stock	E. Unidos	Hda. El Conejo Xicoténcalt Tamps.
Tampico Fruit Co*	”	Hda. El Caracol (Pánuco, Ver.)
Río Tamasopo Sugar Co**	”	Hda. Agua Buena (S. L. Potosí)
The Celeste Irrigation Atascador Land co.	”	Hda. Atascador (Quintero, Tamps.)
The Cabo Rojo Fruit and Oil Lake Viejo Grape Fruit *	”	— Pueblo Viejo, Veracruz
México Realti co.***	”	Hda. La Victoria (Xicoténcalt, Tamps.)
Moctezuma and Banana co.*	”	
Mexican Citrus Fruit *	”	_____
Tampico fruit and Nurserey*	”	_____
Compañía azucarera del Pánuco**	Francia	El Higo (Tantoyuca, Ver.)

Fuentes: Datos aportados por los libros de notarios de Tampico correspondientes a los años finales del porfiriato, y el *Anuario Estadístico de Tamaulipas, 1912, con datos de 1911* (véase cuadro: “Relación de haciendas y ranchos existentes en el Estado con expresión de sus principales productos”).

* Compañías fruteras.

** Compañías azucareras.

*** Compañías que cultivan cereales y/o crían ganado.

El cultivo de la caña de azúcar en Tamaulipas despertó también interés entre los terratenientes de la región. Acaudalados porteños y propietarios de terrenos rurales, como Ricardo H. Vannah, Carlos F. de Ganahl, y Emilio F. Thomae, se asociaron para organizar la Asociación azucarera y agrícola del Tamecín, con un capital inicial de \$30 mil. El propósito de la compañía fue explotar la caña de azúcar y la producción de maíz en terrenos de la Hacienda Santa Inés, situada en Ciudad Valles, San Luis Potosí.⁷ Por su parte, Foon Shuk, inmigrante de origen chino residente en Tampico, asociado con Santiago Márquez, explotó el cultivo de arroz y caña en la Hacienda El Cantón, situada en Quintero, Tamaulipas.⁸

La ganadería y el maíz fueron objeto de producción y comercio. Mexico Land and Live Stock Company, fundada en San Antonio de Béjar, Texas, con un capital social de 250 mil dólares, participó en todos los ramos agrícolas, la cría de ganado y la manufactura y el comercio de subproductos del ganado.⁹ La empresa controlaba El Conejo, Hacienda situada en Xicoténcalt, Tamaulipas, dedicada a la producción de ganado y maíz; copropietaria del almacén Santa Fe News Co. Hudson Martínez y Co. domiciliada en Tampico. Otras compañías: Realti & Co. y la petrolera American Internacional & Fuel and Petroleum controlaron también haciendas ganaderas y maiceras.¹⁰

⁷ AGNET, Protocolo de Ricardo López y Parra, Tampico, 17 de septiembre de 1901.

⁸ *Anuario* (1912), véase “Relación de Haciendas y ranchos, con expresión de sus principales productos”.

⁹ AGNET, Protocolo notarial de Cruz García Rojas, Tampico, 3 de abril de 1909.

¹⁰ *Anuario*, (1912), véase “Relación de Haciendas y ranchos existentes...”, citado.

La penetración capitalista en el medio rural tuvo como pivote administrativo a Tampico. Esta ciudad, favorecida por sus funciones portuarias y comerciales, se convirtió de manera natural en el centro administrativo y comercial de la actividad agropecuaria regional. Las principales compañías agrarias establecieron allí oficinas gerenciales, almacenes y muelles. En la ciudad vivía también el grueso de la nueva clase terrateniente regional, formada por propietarios de ranchos y haciendas, como Angel S. Trápaga, presidente del Banco de Tamaulipas, dueño de la Hacienda El Naranjo; Tomás Ugarte, propietario de Peñitas, Diego de la Lastra y Compañía, de Alamos; y Amado N. Jáuregui; de San Gabriel y El Progreso. Trápaga y otros propietarios se dedicaron en forma sistemática a la compraventa de terrenos rurales.

Las compañías petroleras

En el año 1887, el establecimiento de una pequeña planta refinadora en Tampico, propiedad de la Waters Pierce Oil, dedicada a procesar hidrocarburos importados para abastecer a los ferrocarriles mexicanos; y más tarde, el descubrimiento y explotación de grandes yacimientos petroleros en el norte veracruzano y oriente potosino cambiaron radicalmente la historia económica de las regiones del Golfo de México. En 1901, Eduard L. Doheny y otros inversionistas norteamericanos organizaron la Ebanco Fuel, empresa “pionera” que tuvo poco éxito productivo, y recurrió constantemente a préstamos locales para sobrevivir. Finalmente, sus propietarios la clausuraron y consiguieron enseguida tres millones de dólares en San Francisco,

California, para fundar la Mexican Petroleum of California,¹¹ dedicada a explorar y explotar terrenos en San Luis Potosí. La compañía instaló grandes tanques de acero con capacidad para un millón 255 mil barriles; y 70 millas de derecho. Los trabajos costaron alrededor de 2 millones de dólares.¹² En 1907, Dooney y socios fundaron la Huasteca Petroleum Company, con un capital de 15 millones de dólares.¹³ Esta empresa resultó muy productiva. El pozo Juan Casiano, de su propiedad, produjo en 1915 alrededor de 33 mil barriles diarios. La compañía estableció luego su propia línea de ferrocarriles, enlazando los campos de explotación con las vías fluviales, en donde había transportes por agua.

La compañía mexicana de petróleo, El Águila, fundada en 1908 con un capital social de \$100 mil, se adjudicó los terrenos petrolíferos de su antecesora, y más tarde compró y arrendó otros terrenos. En 1913, su capital social ascendía a 50 millones de pesos.¹⁴ En plena Revolución mexicana la empresa consolidó su crecimiento y pudo controlar dos filiales: The Eagle oil Transport Co., dedicada al transporte petrolero internacional, dueña de 19 buques-tanque, fundada con 3 millones de libras esterlinas; y se adjudicó la Oil Fields of Mexico, valuada en 10 millones de dólares en 1916.¹⁵

En el periodo 1910-1913, penetró al petróleo del país una segunda oleada de capital. Docenas de compañías estadounidenses, británicas y holandesas, como: Internacional Fuel, Penn

¹¹ Santos Llorente, 1988, pp. 31-32.

¹² CONDUMEX, "Mexican Petroleum Company-Limited, Annual Report", 1915.

¹³ BVP, México, 2 de diciembre de 1914.

¹⁴ BVP, año I, 7 de diciembre de 1914.

¹⁵ BVP, año 1, 7 de febrero de 1914 y BVP, octubre 24 de 1914.

Mex, Standard Oil, La Corona, Texas, Internacional Co. East Coast; Continental, Pánuco Oil Fields LTD, colocaron inversiones directas en el petróleo regional. Algunas pertenecían a conglomerados transnacionales gigantescos. Por ejemplo, La Corona; Chijoles Oil, LTD, Tampico Panuco Oil Fields LTD, y la Tampico Panuco Railways, formaban parte del conglomerado de la *Batasfsche Petroleum Maatschappij*, integrada por 30 compañías internacionales, integrante a la vez de un agrupamiento mayor: el imperio angloholandés *Koninklijke-Schell*, que aglutinaba cientos de compañías petroleras. En el seno de estos colectivos gigantescos las filiales de Tampico eran apenas un modesto eslabón. Sin embargo, mantenían cierta relevancia internacional como protagonistas centrales de una de las regiones con mayor desarrollo extractivo y petrolero exportador del planeta. A pesar de su gran capacidad financiera las corporaciones extranjeras que llegaron a México después del año 1910, debieron conformarse con lo que quedaba del “pastel” petrolero es decir, los yacimientos de hidrocarburos existentes en el subsuelo mexicano, sin poder desplazar a las “pioneras” de su posición dominante en el sector. Sin embargo, más tarde, éstas mismas terminarán siendo parte de los grandes Holdings internacionales.

Además de las grandes compañías, docenas de pequeñas y medianas compañías petroleras independientes impulsaron también operaciones en la región. He aquí unas pocas: la Panuco Valley Oil Fields, Oaxaca Petroleum States, Tampico Panuco Oil Fields Ltd; Chijoles Oil Limited, Victor Petroleum, Aguada Petroleum, Zaleta Mar Oil, Sabino Gordo Petroleum, etc. Por otra parte, se organizaron en México cientos de micro-compañías petroleras, con capitales procedentes del comercio, la industria y las finanzas. La compañía de petróleo San Mateo, La Esperanza; Cántabros de Pánuco, Sirena de Pánuco, La

Oriental, Tuxpan y Ozulama, La Victoria, México y España, La Universal, Petrolera Poblana, Inversiones Aztlán, etc. por mencionar sólo algunas, formaron parte de un amplio espectro empresarial constituido al menos formalmente por más de 600 unidades. En Tampico se organizaron docenas de compañías de petróleo, entre ellas, más de 20 formadas con capital vernáculo. Los ibéricos, por ejemplo, participaron en la organización de una decena de compañías de petróleo.

**Cuadro 2. Compañías petroleras extranjeras con oficinas administrativas en Tampico, 1916
(la lista no es exhaustiva)**

<i>Razón social</i>	<i>Origen nacional</i>
Pánuco Valley Oil fields, LTD	Inglés
Tampico Pánuco Oil Fields LTD	Inglés
Tampico Oil Limited	Inglés
El Águila	Inglés
La Corona	Holandés
Freeport and Mexican Fuel	Estadounidense
Gulf Coast Corporation	Estadounidense
International petroleum	Estadounidense
Continental Petroleum Co.	Estadounidense
Oil Fields of Mexico	Estadounidense
Standard Oil	Estadounidense
Huasteca Petroleum	Estadounidense
Penn Mex Fuel Co	Estadounidense
The Southern Company	Estadounidense
Pierce Oil Corporation	Estadounidense

Fuentes: Diversos documentos de *El Boletín del Petróleo*, México, correspondientes a los años 1916 a 1923.

En el año 1920, más de 200 compañías extranjeras y nacionales controlaban pozos en explotación; pero sólo unas cuantas monopolizaban el grueso de los recursos. La inversión extranjera directa total (IED) recibida por México en el petróleo fue muy elevada. En 1923, su cuantía ascendía a \$696 millones sin incluir el valor de los terrenos petrolíferos, calculados en \$350 millones para un total de \$1 046 millones.¹⁶ Ésta última cifra supera la inversión extranjera colocada hasta el año 1911 en la minería-metalurgia, que era de \$817 199 140; y casi alcanza lo invertido en ferrocarriles, calculado en \$1 130 545 462.¹⁷

Tampico: centro administrativo, productivo y comercial de las regiones petroleras

La penetración de inversiones extranjeras en el petróleo, la agricultura y los transportes, conformó progresivamente en la “Huasteca” un gran espacio geoproductivo regional, articulado a Tampico. Esta urbe cumplió desde el principio funciones centrales en el diseño y control del espacio regional: las de centro portuario, refinador y exportador-importador; centro administrativo y de gestión capitalista; y eje terminal de la red ferroviaria, fluvial y de oleoductos en la región petrolera. La “región de Tampico” se constituyó como tal a través de un intenso proceso de penetración de inversiones extranjeras directas (IED) en los transportes terrestres, el petróleo y la agricultura; proceso que al principio abarcó sitios aislados, pero luego incluyó grandes extensiones, numerosos campos productivos;

¹⁶ BP., México, junio de 1923; Jaime Gurza, “Nuestra riqueza petrolera”.

¹⁷ D’Olwer, 1965, p. 1154.

y predios grandes y minúsculos dedicados a la exploración petrolera o la reserva. En el momento culminante de la industria había 20 grandes campos productores principales, otros menos importantes, y numerosas zonas reservadas.

Al concluir la segunda década del siglo xx, la industria petrolera mexicana ocupaba aproximadamente todo el espacio físico de la región geocultural conocida como la “Huasteca”, situada entre cinco estados del país; más la pequeña región “totonaca” situada en el norte de Veracruz. El espacio industrial, convertido durante el auge extractivo en la “región petrolera de Tampico”, llegó a producir más de 95% del producto petrolero del país. El resto correspondía a las comarcas de Tabasco, Chiapas y Veracruz, que formaban en conjunto la “región petrolera del sureste”, zona de baja productividad extractiva, y cuyo principal centro refinador era la planta de Minatitlán. Ésta última, muy completa, procesaba parcialmente crudo traído de la Huasteca.

La importancia portuaria y comercial de Tampico, su proximidad con los principales campos productores y refinadores; y la instalación de plantas refinadoras en sus cercanías, en conjunto, la convirtieron en la principal ciudad-puerto y centro refinador de las regiones petroleras de México. La mayoría de las empresas petroleras estableció oficinas en la ciudad de México y en la urbe tamaulipeca. En la primera, para estar cerca del poder político central y facilitar sus gestiones ante el Estado mexicano; en Tampico, para administrar las operaciones financieras, extractivas, de refinación y comercialización de sus productos.

La actividad central-administrativa desempeñada por la ciudad tamaulipeca fue un importante elemento articulador de la región económica. Desde sus oficinas gerenciales se controlaba buena parte de las actividades económicas de la región.

monumental situado el centro de esta ciudad, que se conserva hasta hoy, fue la sede de las oficinas centrales de El Águila. En 1912 laboraban 20 empleados en las oficinas administrativas de la Huasteca Petroleum y, en la “Terminal”, 115 trabajadores. Desde estos centros se dirigía y planificaba los trabajos exploratorio-extractivos y de refinación, se contabilizaban los gastos, las inversiones de capital y las ganancias, el comercio exterior; y se establecía el nexo con las oficinas matrices metropolitanas, puente entre la cúpula empresarial extranjera y sus representantes en México. Para cumplir cabalmente estas funciones y encomiendas, algunos capitalistas y dirigentes poderosos, como Edward L. Doheny, presidente de Huasteca Petroleum y Mexican Petroleum; y sus socios H. Wylie, Norman Bridge y William Green, residieron en Tampico o en sus ciudades periféricas, y pusieron en práctica desde aquí todos sus planes operativos y estratégico-empresariales, incluso políticos. Residieron también en esta ciudad, al menos temporalmente, Henri Clay-Pierce, socio de la Standard Oil Co.; John F. Penrose, directivo de The Nacional Oil Company; H. Mc Kintosh, presidente de American Internacional Fuel and Petroleum Company; E. T. Dumble, y Gibson Taylor, Presidente y gerente general, respectivamente, de East Cost Oil Company; R. Thomas, presidente de Mexico Land and Live Stock, Co. una compañía agroexportadora; Percy N. Burber, J. W. Nivel, S. Bowman, N. S. Von Phul, Geo W. Clynes, Thomas J. Ryder, Hilarión N. Branch y otros empresarios y gerentes petroleros.

Por otra parte, Tampico cumplió también un importante papel comercial en las comarcas productoras. La ciudad proporcionaba alimentos, ropa y otros artículos a la creciente población de las ciudades y los campos petroleros. La distribución mayorista en regiones muy alejadas se efectuaba por chalán,

carreta o ferrocarril. Algunos artículos eran ofertados por comerciantes, campesinos, buhoneros y cantineros. Los productos “llegaban desde Tampico, Tuxpan o Pánuco o bien de los poblados campesinos de la región próximos a los campos. De allí se abastecían de productos agrícolas como maíz, frijol, chile y jitomate, o de carne media, seca y salada ”.¹⁸

Pero la contribución de Tampico no se limitó a la provisión de víveres. En pleno “boom” petrolero se establecieron en la ciudad-puerto tiendas especializadas en maquinaria petrolera y agrícola. En 1926, había 9 establecimientos del ramo, la mayoría controlados por inmigrantes extranjeros: Alberto Isaac y Compañía, Carpenter and Ramsen, General Machinery and Supply, Lucey Manufacturing Co; Mexican Machinery, National Supply Co; La Palma, Oil Web y Tampico Foundry Machina-Supply Co. todas ellas casas importadoras que abastecían con insumos industriales a los centros productivos. Este espectro mercantil formaba parte de otro más amplio establecido en la ciudad, cuya importancia evaluaremos más adelante.

Casi simultáneamente se organizaron nuevas instituciones bancarias, algunas destinadas a financiar proyectos petroleros; y/o realizar actividades financieras generales. Entre las nuevas agencias, citaremos a Tampico Banking Co. fundada en 1915 por Edward Williams, E. Bowie y Octol de Witt Jones; Hipotecaria de las Huastecas y el Banco de Comercio, propiedad de H. Fleischman y socios; la Unión de Crédito Ganadero, S. A., de Ventura Calderón; la Compañía Bancaria e Industrial de Tampico, Tampico Petroleum Banking, Petroleum Banking and Trust y las casas de cambio: Casa Lacaud, Brito Hermanos y Casa Assemat. La Banca cumplió importantes funciones

¹⁸ Alaffita Méndez, 1986, p. 181.

de gestión y articulación en la región petrolera, ocupándose de las operaciones centrales de inversión, crédito, captación de divisas, nómina de pagos y circulante monetario.

Pero el elemento articulador más importante de la región petrolera fue indudablemente la industria refinadora de petróleo y su compleja red de transportes e instalaciones industriales. En Tampico y sus zonas periféricas (perímetro que incluye a poblados vecinos, como Pueblo Viejo, Árbol Grande y Cecilia) se establecieron siete grandes refinerías de petróleo: la planta de El Águila; la de la Continental Petroleum Co. y las de Huasteca Petroleum; Texas of Mexico Co.; La Corona; Standard Oil, y Trascontinental. En 1920, éstas poseían en conjunto 75% de la capacidad de refinación del país. En otros puntos de la región se establecieron otras plantas refinadoras (3 en Tuxpan y 3 en Puerto Lobos) con menor capacidad conjunta que las de Tampico (*cf.* cuadro 3), exceptuando la planta de Minatitlán, en la región del sureste, la más completa del país. Antes de terminar la segunda década había 19 plantas refinadoras de petróleo en México.

Las instalaciones industriales se engarzaron con los campos extractivos a través de una compleja red de oleoductos, vías férreas, cañerías y transportes fluviales. Hasta las plantas llegaban 68 de los 108 oleoductos que había en México en 1922, con una capacidad de conducción diaria conjunta de 91 052 m³ (572 761 barriles), representando más de 60% de la capacidad de transporte por oleoducto que había en México (véase cuadro 4). Otra parte del producto era transportado hasta las refinerías en los ferrocarriles regionales; y otra más en chalán o vapor por vía fluvial. Los transportes ferroviarios cumplieron un destacado papel en este proceso. Las vías troncales que enlazaban a Tampico con el mercado interno nacional se engarzaban con ramales ferroviarios que llegaban hasta los cam-

pos productores de petróleo. Se establecieron también otros tendidos que enlazaron a los campos productivos con las zonas de embarque fluvial y las refinerías de Tuxpan y Tampico. El cuadro 5 menciona los tendidos ferroviarios establecidos en la región de nuestro estudio.

Cuadro 3. Agrupación geográfica de las refinerías mexicanas

<i>Ubicación</i>	<i>No. de refinería</i>	<i>Capacidad diaria en mts. cúbicos</i>	<i>Capacidad diaria. Barriles</i>	<i>Proporción de crudo transportado que se refina</i>
Ébano	1	48	302	34
Tampico	7	45.170	284.119	49
Puerto Lobos	4	7.775	48.905	15
Tuxpan	1	4.760	29.940	38
Minatitlán (Puerto México)	1	3.200	20.128	3
Totales	14	60.953	383.394	

Fuentes: Boletín del Petróleo, septiembre 1922, p.194

Cuadro 4. Sistemas de oleoductos. Terminales

<i>Terminales</i>	<i>Tuberías</i>	<i>Desarrollo</i>	<i>Capacidad</i>	<i>Observaciones</i>
Veracruz	4	4.512	4.200	Importación
Progreso	1	1.100		
Puerto México	5	36.101	2.618	Exportación
Tuxpan	6	379.656	12.480	“
Puerto Lobos	24	637.858	50.964	“
Tampico	68	18.894.2 94	91.059	“
Ébano	1	11.360	138	“
Totales	109	29.640.7	161.456	

Fuente: *Boletín del Petróleo*, México, septiembre de 1922, p. 194.

Los transportes fluviales, privados y públicos llevaban grandes cantidades de crudo hasta las refinerías; y de regreso, víveres y otros productos. Sus estaciones de embarque en el río Pánuco se engarzaban con las zonas de extracción petrolera (por medio de ferrocarril, cañerías, etc.) formando en conjunto una extensa red. La Tampico Navigation Co. y sus filiales cumplieron un papel central en el transporte fluvial de crudo y de alimentos y llegaron a tener sus propios campos y compañías.

La Compañía Petrolera de Chapopote, S. A. y la Compañía Naviera de Transporte Petrolero brindaron también servicios a la industria. Ésta última suministraba agua a los condensadores de las estaciones de bombeo de la Huasteca.¹⁹ En 1925, los chalanes (públicos y privados) trasladaban a diario en conjunto 31 800 m³ de petróleo (100 mil barriles).²⁰

Cuadro 5. Los transportes ferroviarios en la región petrolera de Tampico, 1914

I. FERROCARRILES TRONCALES:

1. Ferrocarril de Monterrey al Golfo; conectando a Tampico con Monterrey.
 2. Ferrocarriles Nacionales de México; Tampico-San Luis Potosí, pasando por Ébano.
-

II. RAMALES FERROVIARIOS EN LA REGIÓN PETROLERA:

1. Ramal de la Huasteca Petroleum; desde Ebano hasta los campos productores.
 2. Ramal de la Huasteca Petroleum; desde San Jerónimo a Cerro Azul por Juan Casiano (30 o 40 kilómetros).
 3. Ramal de la Tampico Oil Fields LTD; de la Estación de Salinas a los campos productores.
 4. Ramal de la Compañía El Águila; desde el estero de la “Peña” hasta diferentes campos próximos a Potrero de Llano.
 5. Ferrocarril de vapor de la Oil Fields of Mexico Co. de vía angosta de 83 Kilómetros de longitud, hasta el puerto de Tuxpan.
-

Fuente: Boletín de *Valores Petroleros*, México, 11 de abril de 1914.

¹⁹ *Periódico Oficial de Tamaulipas*, 8 de noviembre de 1924.

²⁰ *Ibid.*

En 1914, la red de transporte de petróleo enlazaba a Tampico con nueve grandes campos de petróleo:

Potrero de Llano, Sierra Amarilla y Tanhuijo, los cuales están bajo control de la Mexican Petroleum Eagle Oil Co. Ebano, Chijol y Juan Casiano, bajo el control de la Mexican Petroleum Company, LTD, de Delaware, y los campos de Pánuco, Caracol y Salinas, estando la mayor parte de la producción bajo el control de la East Coast of Mexico Co. Estos nueve campos producen alrededor de 175,000 barriles diarios (un barril= 159 litros) de los cuales el 58% está en manos de la Mexicana Eagle Oil Co.²¹

Las instalaciones que comunicaban a las plantas de Tampico con los centros extractivos formaban complejos sistemas y redes, algunos conectados con las instalaciones de otras compañías petroleras. La refinería de la Standard Oil Co. of New Jersey, por ejemplo, ocupaba 758 acres de tierra cerca de la boca del río Pánuco frente a la Barra (muy cerca de Tampico); y se conectaba con el canal de Chijol, frente a Tanksville, donde la empresa controlaba ocho hectáreas, por medio del oleoducto que conectaba la refinería con la estación recibidora. El oleoducto, de cinco millas de longitud y ocho pulgadas de diámetro tenía una capacidad de conducción diaria de 20 mil barriles diarios, y llegaba hasta la propiedad de la Huasteca Petroleum Co. en Tanksville.²²

El Águila construyó bodegas, tanques de petróleo y habitaciones para sus empleados en el sitio llamado el “Paso de Villarreal”, situado en las afueras de la ciudad. En dicho lu-

²¹ BVP, año 1, núm. 1, 7 de febrero de 1914.

²² BP, México, agosto de 1925.

gar, los alijos eran transportados y depositados en carros de ferrocarril.²³ La compañía estableció su refinería muy cerca de la urbe, y un oleoducto que se extendía hasta Potrero de Llano, su campo principal. Esta tubería, junto con la que iba de Potrero a Tuxpan, tenía una capacidad de conducción diaria de 60 mil barriles.²⁴

Las plantas de energía completaban el complejo sistema. Weetman Pearson, o Lord Cowdray, principal accionista de la Compañía Mexicana de Petróleo, El Águila, S. A., estableció en Tampico la Electric Ligth Power & Traction, termoeléctrica dedicada a proveer el servicio de energía eléctrica a las instalaciones de la compañía El Águila (ésta última, a cambio, le proporcionó los combustibles requeridos como insumo), el sistema de distribución, la planta de bombeo de agua a la ciudad y los tranvías. En esta empresa de electricidad invirtió inicialmente \$1 688 750.²⁵ La planta proveyó de servicio eléctrico a la ciudad (incluyendo el consumo del alumbrado público) y a todo el resto del estado de Tamaulipas. La planta de Cowdray producía 18 mil KW en un total de 18 153 KW producidos en el estado.²⁶

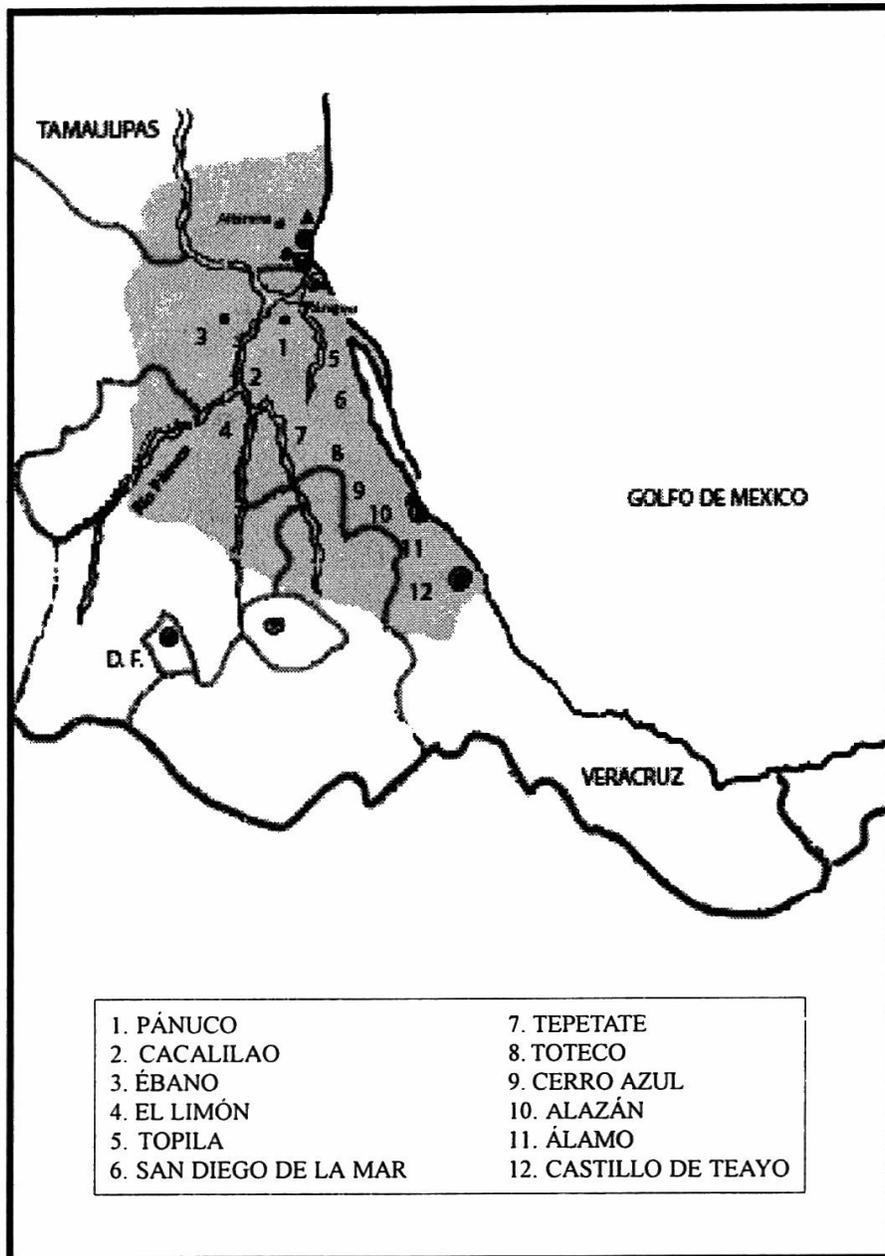
²³ BVP, "La industria petrolera de México. Datos oficiales", abril 11 de 1914.

²⁴ BP, México, agosto de 1916.

²⁵ Parra, 1988, p. 147.

²⁶ *Ibid.*

Mapa 2. La región de Tampico. Principales campos productores y centros refinadores



El comercio exterior por Tampico durante la Revolución mexicana

La difundida idea de que las guerras pueden producir efectos benéficos en la vida de algunas ciudades o regiones intocadas por la ola destructiva, encuentra su mejor ejemplo en Tampico. Esta ciudad y su región sobrevivieron indemnes al huracán revolucionario que sacudió a México durante casi una década, alcanzando durante este periodo un vigoroso desarrollo industrial, mientras el resto del país sufría la destrucción apocalíptica. Ambas se beneficiaron además, de la creciente demanda internacional de productos energéticos durante la Primera Guerra Mundial.

En el alba de la revolución mexicana (noviembre de 1910 a diciembre de 1911), las exportaciones de asfalto, cobre, plomo argentífero y plomo puro, por Tampico, mantuvieron su curso normal. Sin embargo, al año siguiente empezaron a declinar. En el primer trimestre de 1912 se exportaron 41 897 lingotes de cobre, la mayoría destinados a Estados Unidos, Inglaterra y Francia, valuados en 5 587 815 francos, pero en los dos siguientes trimestres, en conjunto, apenas se superó esta cifra.²⁷

Ese año, la exportación de minerales por el puerto promedió mensualmente 12 mil toneladas. Sin embargo, en 1913 se manifestó un desplome progresivo: enero, 8 700 toneladas; febrero, 10, 300; marzo, 7 050; abril, 6 mil; mayo, 8200; junio, 4 375; y Julio, 2 300 toneladas.²⁸ La caída era parte del desplome

²⁷ AD-MAE, Mexique, Pièces Diverses, rapports commerciaux, etc. serie B, 28/ 1 carta del 25 de julio de 1912, Viceconsulado en Tampico a MAE.

²⁸ Paribas, Mexique, c-1, Com-int, Dossier D'Origine, 1913-1919-serie 427).

me generalizado de las exportaciones de México durante la etapa álgida de la Revolución.²⁹ En el marco de esta guerra, la combinación de varios factores particulares explica el desplome del comercio minero por la aduana de Tampico: la interrupción del tráfico ferroviario en el norte; el paro temporal del ferrocarril Tampico-San Luis Potosí, el cierre de varias fundiciones; y las compras de lingotes de metal blanco y amarillo por el gobierno, destinadas a la acuñación.

El periodo 1913-1915 fue apocalíptico para México: durante ese lapso fueron clausuradas o paralizadas numerosas minas, fundiciones y fábricas; se destruyeron grandes segmentos del sistema ferroviario; y se desarticularon los sistemas aduanero, monetario, bancario y bursátil del país. En 1915, numerosos puentes, ferrocarriles y caminos estaban destruidos o inutilizados, e incontables rancherías, predios, minas y haciendas se encontraban abandonadas; la banca, arruinada; las finanzas públicas, en quiebra, y el comercio exterior, en crisis. Sin embargo, las producciones de petróleo y henequén registraron un crecimiento importante. Este último sector, favorecido por la distancia geográfica entre sus zonas productoras y los principales focos del conflicto, se mantuvo prácticamente a salvo.

La industria petrolera de México no estuvo exenta de los impactos violentos de la Revolución, aunque los daños que recibió fueron mínimos y aislados comparados con los que sufrió la minería. La Oil Fields of México Co. por ejemplo, fue obligada desde el 5 de mayo de 1914 a suspender sus trabajos luego de

²⁹ En el año fiscal 1912-13, las exportaciones del país declinaron de 105, 840 525 a \$67 253 444, en 1913-14, es decir, una diferencia de \$38 587 080 (AD-MAE, Mexique, Pièces Diverses, rapports commerciaux, etc. serie B, 28/1 carta del 25 de julio de 1912, Viceconsulado en Tampico a MAE.).

La industria petrolera de México no estuvo exenta de los impactos violentos de la Revolución, aunque los daños que recibió fueron mínimos y aislados comparados con los que sufrió la minería. La Oil Fields of México Co. por ejemplo, fue obligada desde el 5 de mayo de 1914 a suspender sus trabajos luego de ser ocupado su ferrocarril por los revolucionarios. Las pérdidas que le ocasionó el suceso (una deuda de un millón de pesos) fueron decisivas para promover el traspaso de su propiedad a la Compañía El Águila.³⁰

Sin embargo, hechos como éste no detuvieron el pujante desarrollo de la industria, la cual salió prácticamente ileso del conflicto social. En plena revolución, sus exportaciones repuntaron sensiblemente. El primer embarque mexicano de crudo salió de los muelles tampiqueños en el año 1911, a bordo del buque “Capitán A. F. Lucas”, propiedad de Standard Oil Co. llevando 32 262 barriles de petróleo consignadas a la Magnolia Petroleum. A partir de este acontecimiento, las exportaciones petroleras por Tampico y otros puertos aumentaron en forma progresiva (véase cuadro 6) hasta convertir al país en uno de los principales exportadores de petróleo en el planeta. El “despegue” de las exportaciones petroleras fue casi simultáneo a la declinación del comercio exterior de minerales, coincidencia que salvó a Tampico de una inevitable ruina como ruta portuaria y comercial. Las exportaciones incluyeron crudos y combustibles, y en segundo lugar, gas oil, gasolina cruda, gasolina refinada, kerosina cruda, kerosina refinada, lubricantes y asfalto.

El extraordinario crecimiento del petróleo mexicano durante la Revolución mexicana y la Primera Guerra Mundial fue estimulado por los siguientes factores y circunstancias:

³⁰ BVP, México, oct. 24 de 1914.

Cuadro 6. Petróleo crudo y sus derivados exportados por México a partir de 1911

<i>Año</i>	<i>Por Tampico toneladas</i>	<i>Por Tuxpan y Pto. Lobos</i>	<i>Por Puerto México</i>	<i>Por otros puertos</i>	<i>Totales toneladas</i>
1911	121 000.000	14 001.371(1)	Se ignora	Se ignora	135 001.37
1912	828 524.283	323 710.716	Se ignora	Se ignora	1 152 234.9
1913	1 683 084.679	1 323 926.903	152 494.208	“ “	3 156 505.7
1914	1 812 00.000	1 370 649.870	273 626.600	“ “	3 456 273.4
1915	2 044 494.604	1 336 321.220	286 290.185	“ “	3 667 106.0
1916	2 670 273.970	1 141 642.740	227 809.580	“ “	4 039 728.8
1917	5 249 748.311	1 427 117.682	207 712.930	938.160	6 892 517.0
1918	5 271 012.827	2 256 346.700	149 554.604	363.776	7 677 277.9
1919	6 309 202.389	4 638 501.711	278 812.099	638.469	11 227 199.0
Sumas	12 864 715.439	8 495 393.821	330 865.099	1435.08	216 924 093.0

Fuente: AGN. Informes sobre la situación petrolera de México, presentado por el Sr. J. L. Newman, Editor de *Petroleum Magazine*, de Chicago, Illinois, E.U.A., habiéndolas solicitado directamente al ejecutivo.

- a) La creciente demanda de productos petroleros mexicanos en los principales países en guerra, notablemente en los Estados Unidos, Gran Bretaña y Francia. La mayor parte de las exportaciones petroleras aztecas se dirigió a los Estados Unidos, aunque una importante fracción fue reexportada a Inglaterra. Entre los años 1913 y 1918 los envíos al vecino país pasaron de 11.6 a 32 millones de barriles de petróleo,³¹ remesas que en gran parte se reexportaron a Gran Bretaña. Por su parte, Francia adquirió de México, en 1916, aceites minerales, brutos y refinados, con un valor total de 6 millones de francos (“Comercio especial”). En 1917, sus compras petroleras a México se estimaron en 16.8 millones de francos,³² representando ambas, respectivamente, 43.5 y 60% en las adquisiciones totales efectuadas en ambas fechas.
- b) La Revolución mexicana afectó muy poco las instalaciones petroleras, gracias a su agrupación en sitios cercanos a la costa, distantes de los principales centros de conflicto. A diferencia de los ferrocarriles del país, cuyos carros y furgones recorrían largos tramos del territorio, siempre expuestos a las perturbaciones de la guerra interior, los oleoductos y las cañerías petroleras, siendo subterráneos, y muy cortas, se mantuvieron a salvo del conflicto. Los ferrocarriles particulares de las empresas petroleras tampoco sufrieron daño porque sus tramos eran muy cortos, y estaban situados dentro de la región

³¹ Durán, 1882, p. 64, cuadro 3.

³² AHMEF, “*Tableau General du Commerce....*” Cit., T. 1, “Mexique. Exportations de France, 1912 y 1920 (“comercio especial”, en millones de francos).

- productiva, y además estaban muy distantes de los principales centros de conflicto.
- c) Nadie se ocupó en destruir deliberadamente las instalaciones de las grandes refinerías, primero, por no haber razón alguna para hacerlo; y en segundo lugar, por pertenecer casi todas al capital extranjero, actor que no estaba en la mira de los revolucionarios.
 - d) Para asegurar de todas formas que nada sucediera a las instalaciones petroleras durante la revolución, las compañías extranjeras armaron su propio ejército privado; y los Estados Unidos de América enviaron navíos militares a la costa de Tampico, amenazando en 1914 con invadir el país en caso de ser afectadas las propiedades extranjeras.
 - e) En las regiones “Huastecas” existía una difundida micropropiedad legal controlada por miles de campesinos e indígenas. No había por lo tanto propiamente un problema agrario, como en Morelos y en otras regiones del país. Algunos propietarios indígenas se relacionaron jurídicamente con los petroleros en calidad de arrendadores o vendedores de tierras, no habiendo razón alguna para plantear demandas sociales contra el capital.
 - f) El semiaislamiento que presentaron las regiones petroleras durante la Revolución, y el debilitamiento del Estado mexicano, fueron aprovechados por los capitalistas para evadir la vigilancia estatal, producir y exportar a granel, y cometer grandes fraudes en la Bolsa de Valores de México.

La combinación de estos factores y circunstancias, además de salvar a la industria de la violencia revolucionaria operó en favor de su crecimiento. La producción y exportación de pe-

tróleo aumentaron constantemente hasta convertir al país en el segundo productor petrolero del mundo; y a Tampico, en el principal centro refinador exportador de petróleo de México y toda América Latina, superando a puertos petroleros de la importancia de Bakú, Rusia; y Basora, en el Golfo Pérsico. No debe extrañar pues, la importancia estratégica militar que las grandes potencias militares asignaron a Tampico y a su región durante la Primera Guerra Mundial; y su acendrada disputa por el control de esta zona. En la segunda década del siglo xx, más de la mitad del petróleo exportado por México salió por los muelles de Tampico, superando a Tuxpan, Puerto Lobos y a otros puertos petroleros mexicanos en conjunto (*cf.* cuadro 6).

Tras disminuir la guerra revolucionaria, las exportaciones mineras recuperaron poco a poco su importancia, aunque estuvieron siempre lejos de alcanzar los niveles anteriores a 1914. En 1920, las remesas de plata y oro representaron 24.6% de la exportación total de México, mientras que el petróleo significó 60.4 por ciento.³³

El intenso movimiento comercial petrolero y no-petrolero convirtió al puerto tamaulipeco en un superpuerto. En 1921, momento culminante de la industria de los hidrocarburos de México, salieron de sus muelles 3 242 barcos cargados con 12 449 472 toneladas de mercancías y 23 veleros con 43 468 toneladas de carga.³⁴ Según observadores de la época, en 1920 Tampico ocupa el segundo lugar mundial en tráfico mercante y portuario, después de Nueva York.³⁵ En 1925, el valor de las

³³ *Banco Nacional de Comercio Exterior*, 1939, citado por Cerda González, 1988, p. 259, cuadro núm. 3.

³⁴ Santos Llorente, 1988, p. 108.

³⁵ José López Portillo y Weber, 1975, p. 125 y Javier Santos Llorente, 1988, p. 98.

EMPRESARIOS EXTRANJEROS, COMERCIO Y PETRÓLEO

exportaciones tampiqueñas (petroleras y no petroleras) sumó en aduana 400.9 millones de pesos, cantidad que corresponde a 62% de las exportaciones totales del país.³⁶ El resto se repartía entre más de 20 aduanas y puertos mexicanos.

³⁶ *Estadísticas*, 2000, tomo II, p. 711. La estimación porcentual es mía.

III

EL IMPACTO DEL DESARROLLO PETROLERO

Petróleo y cambio estructural

El extraordinario desarrollo de la industria petrolera mexicana impactó profundamente en las estructuras demográficas, socioeconómicas y culturales de las regiones productoras. En efecto, su creciente demanda de tierras, mercancías y capitales; y su oferta de empleos y oportunidades, atrajeron a contingentes de trabajadores, inversionistas y aventureros de todos los rincones del país y del exterior; y provocaron consecuentemente cambios en las estructuras económicas, sociales, mercantiles y territoriales.

Los cambios demográficos

La creciente oferta laboral alentó la llegada de numerosos trabajadores de otros estados del país. Llegaron a la región miles de personas procedentes principalmente de los estados de

Tamaulipas, San Luis Potosí, Guanajuato y Veracruz. Al calor del petróleo surgieron nuevos centros de población, como Ébano, Zacamixtle, Cerro Azul, Poza Rica y Puerto Lobos; y aumentó la población de Tampico, Pánuco y Tuxpan. Tampico pasó de 23 450 en el año 1910 a 94 736 habitantes en 1921. La población conjunta de Tampico y sus ciudades periféricas, Cecilia y Pueblo Viejo, en el año 1926 era aproximadamente de 150 mil personas. Tan sólo Tampico registró durante el periodo 1910-1921 un crecimiento poblacional de 300%, superior al de Monterrey, México, D. F. y Guadalajara (por separado) en el mismo lapso (*cf.* cuadro 1).

En la región petrolera, las principales ciudades aumentaron vertiginosamente su población. Tuxpan pasó de 7 741 habitantes en 1910 a 20 765 en 1921; y a 27 603 habitantes en 1930.¹ En el sureste, Minatitlán repuntó de 1765 h. en 1910 a 10 577 h. en 1921; y a 21 273h. en 1930,² pasando de pequeña aldea con calles sin electricidad ni asfalto a una urbe con calles trazadas y asfaltadas, grandes establecimientos comerciales, tabernas y barrios elegantes y pobres “al tiempo que la plaza, el mercado y algunas casas del pueblo eran dotadas de alumbrado suministrado por la planta eléctrica de la refinería”.³ Por su parte, Ébano, San Luis Potosí, situado cerca de Tampico, asiento del primer campo petrolero que hubo en México, disfrutó en tiempos del petróleo de servicio de ferrocarril, iglesia y casino. Por último, Zacamixtle, Veracruz, originalmente una ranchería, llegó a tener 50 mil habitantes,⁴ y una amplia infraestructura urbana

¹ González Navarro, 1974, cuadro 4.

² *Ibid.*

³ *Industria* (Una Crónica), 1988, p. 101.

⁴ Santos Llorente, 1988, p. 37.

y comercial. Sin embargo, su vida fue efímera, y desapareció junto con el petróleo de sus pozos.

Cuadro 1. Población de Tampico y otras ciudades mexicanas en los años 1910 y 1921. Valores absolutos y porcentajes de crecimiento

<i>Ciudad</i>	<i>Población en 1910</i>	<i>en 1921</i>	<i>% de crecimiento</i>
Tampico	23 450 hab.	94 736 hab.	300 %
Monterrey	78 528 hab.	88 429 hab.	11.1
México D.F.	471 066 hab.	615 367 hab.	23.4
Guadalajara	119 468 hab.	146 376 hab.	32.0

Fuentes: Estadísticas, 1956; y *Periódico Oficial de Tamaulipas*, 1 de febrero de 1922 (AGET). Estadísticas, 2000, p. 20, 23, 24 y 26.

Transformaciones socioproductivas y culturales

El capitalismo petrolero transformó profundamente el tejido social y productivo regional. Al instaurar las relaciones capitalistas de producción dio nacimiento a un nutrido proletariado. A diferencia del medio agropecuario, donde la proletarización fue incompleta o se mezcló con viejas formas arcaicas de explotación, en el medio petrolero se forjó un proletariado propiamente dicho. El salariado, como forma obligatoria y generalizada de pago introducida por los petroleros sustituyó las formas tradicionales de remuneración en especie, renta en trabajo y diversas formas de servidumbre social presentes en el medio rural mexicano, dando nacimiento a una nueva clase social,

con identidad propia y nuevos rasgos organizativos, sociales y culturales.

El desarrollo petrolero impactó favorablemente en la clase acaudalada de Tampico. En este marco, la vieja burguesía mercantil se convirtió en un empresariado moderno y dinámico con intereses en la Banca, el negocio inmobiliario, los transportes fluviales, la agricultura, el arrendamiento petrolífero y la producción petrolera. Sus relaciones con el sector extractivo fueron estrechas y le aportaron grandes beneficios, aunque nunca manifestó intenciones ni posibilidad alguna de controlar un segmento importante de la industria.

Petróleo y derrama económica

La idea de que los petroleros nada aportaron a la economía mexicana está presente en la historiografía contemporánea. Lorenzo Meyer, apoyándose en lo dicho por otros autores, sostiene que el petróleo mexicano anterior a la expropiación no produjo ninguna utilidad ni impacto a la economía del país.⁵ Por su parte, López Portillo y Weber lamenta que el Estado haya entregado todos los recursos y concesiones al capital extranjero

⁵ Según su argumentación, aquellos sectores que “se concentraron en la producción de materias primas destinadas a la exportación fueron en general de poca utilidad para las economías de los países subdesarrollados en que operaban. Esto se debió a que no condujeron o fueron acompañadas de un desarrollo significativo de otros sectores de la economía del país receptor del capital o de la creación de obras de infraestructura”: No hay nada que nos lleve a suponer que en México la industria petrolera se haya sustraído a esta regla general. No existe el material estadístico suficiente para permitir examinar en forma adecuada el impacto de la industria petrolera en la economía mexicana” (Meyer, 1981, pp. 32). El especialista supone empero que pudo

sin asegurar ningún beneficio para México.⁶ Jonathan C. Brown, no trata abiertamente esta cuestión, pero define a la industria petrolera como un “enclave económico aislado” noción que enfatiza el aislamiento de la región; y supone la ausencia de efectos multiplicadores.⁷ En la práctica, estos estudiosos le dedican muy poca atención al asunto, tal vez porque consideran *a priori* que no hubo tal beneficio, o porque suponen, sin apoyarse en ningún estudio particular, que el beneficio fue irrelevante.

Sin embargo, esta problemática no ha sido suficientemente estudiada ni planteada correctamente. Meyer reconoce que no tiene fuentes suficientes para el análisis, pero creemos además que su planteamiento es equívoco, pues sugiere que dicha contribución, si la hubo, se reflejaría en proyectos de desarrollo o en grandes obras de infraestructura (aparentemente, se refiere a proyectos realizados por el sector público con base en los pagos de impuestos petroleros). Esta consideración es insuficiente y hasta inadecuada, tratándose de una industria capitalista de control privado, cuyo propósito fundamental no es el desarrollo social sino el afán de lucro. Sería más correcto preguntar, en principio, por las transformaciones socioeconómicas-estructurales generadas por la propia dinámica industrial; sus posibles efectos multiplicadores en otros sectores; incluso por la “derrama” económica y retención de recursos que su actuación prodigó en la sociedad. Limitarnos a su impacto indirecto en la creación de proyectos de desarrollo financiados

haber una contribución indirecta del petróleo si sus ingresos fueron destinados a proyectos de desarrollo, aunque no tiene ninguna evidencia empírica. (*Ibid.*, p. 33).

⁶ López Portillo y Weber, 1975, pp. 26-27.

⁷ Brown, 1997, p. 317.

con los impuestos, que dicho sea de paso, dependen más de una decisión del sector público que de la propia industria, es ignorar el efecto sustancial que puede producir una industria de este tipo en la estructura social, el empleo, el comercio y la captación de beneficios en el Estado y en otros sectores económicos.

El signo negativo que la naciente ideología posrevolucionaria, y más tarde, la historiografía, impusieron a la industria petrolera mexicana anterior a la expropiación, seguramente menguaron el interés por estudiar su impacto social y económico. Este desdén intelectual estuvo influido seguramente por las difundidas ideas de soberanía e independencia nacional frente a la dominación imperialista representada por el petróleo. La forma emblemática que asumió la expropiación del recurso en 1938 dejó como secuela un estigma en el sector.

Apoyado en mis propias indagaciones, sostengo que el sector petrolero de la época produjo cambios estructurales profundos en el tejido social y económico; y brindó aportaciones significativas a la economía mexicana. Estas contribuciones no fueron un resultado de acciones generosas de las compañías, sino el fruto de su propia dinámica capitalista. Si bien cabe reconocer que sus beneficios no representaron, ni de lejos, una auténtica vía de desarrollo social para el país (ningún sector industrial, en manos privadas, puede representar cabalmente esta aspiración), los cambios estructurales que produjo, con todas sus limitaciones y contradicciones, pasaron a formar parte de nuestra historia socioeconómica y del difícil ingreso a la moderna sociedad industrial. Los beneficios aportados por esta industria en forma de ahorros sociales, utilidades y sobre-utilidades (en empresas no petroleras); salarios y sueldos, erogaciones por compra de mercancías en el mercado interior, rentas y regalías, fletes, intereses, impuestos, etc. fueron a parar a

manos de amplios sectores sociales y económicos del país, produciendo en ellos cambios sustanciales. Veamos.

Algunas industrias no petroleras obtuvieron beneficios a través del consumo de los hidrocarburos, en forma de sobreganancias o de ventajas tecnológicas. Por ejemplo, los ferrocarriles mexicanos redujeron sus costos de operación casi la mitad entre 1909 y 1912, luego de sustituir como insumo el carbón importado por el combustible petrolero.⁸ Posiblemente algo similar sucedió en el sector eléctrico y minero, los transportes fluviales, la industria textil y azucarera, y el transporte marítimo internacional, ámbitos que sustituyeron sus antiguos insumos por los del petróleo, buscando seguramente lograr mayores niveles de eficiencia y ahorro. Sin embargo, analizar y medir los ahorros sociales directos,⁹ ahorros de costos y sobre utilidades de las compañías que emplearon los insumos petroleros rebasa por completo los límites del presente estudio. Nos limitaremos a examinar aquí otras formas de contribución económica del sector, cuyo impacto fue particularmente significativo en las regiones del Golfo de México. Hablamos de la derrama de recursos, mencionada anteriormente, en forma de sueldos y salarios, impuestos y derechos, compras de maquinaria, mercancías y terrenos, rentas y regalías, construcción de edificios y caminos, muelles, fletes, dividendos, etc., introducidos por la

⁸ Grunstein Dicker, 1997, p. 98.

⁹ Coastworth, en un estudio sobre los ferrocarriles mexicanos del porfiriato introduce el concepto de "ahorros sociales directos": "Este concepto" no se refiere al dinero ahorrado por individuos particulares, sino más bien a "recursos ahorrados por la sociedad. La fuente de ahorros más importante en el mundo moderno es la innovación tecnológica. Los ferrocarriles economizaban recursos ya que transportaban tanto personas como bienes a un costo menor que otros bienes de transporte" (Coastworth, 1976, p. 17).

industria petrolera y retenidos en el país, con implicaciones para el desarrollo porteño-regional.

La derrama de recursos tuvo como principal fuente de origen el propio ciclo productivo (y reproductivo) del capital petrolero, desglosado en tres fases o momentos: 1) la inversión (y reinversión) de capital, concretada en la compra de bienes de producción, insumos, edificios, muebles, mano de obra y adquisición de diversos servicios en un mercado (electricidad, telefonía, etc.) requeridos por el proceso productivo; 2) la etapa de circulación de las mercancías; y 3) la distribución social del beneficio, luego de colocarse el producto en el mercado y obtener plusvalía, condición para recomenzar el ciclo nuevamente. Veamos. “Invertir” capital (y también “reinvertir”) es una operación que obliga al capitalista a adquirir mercancías (insumos), mano de obra, dinero y servicios en algún mercado a fin de satisfacer las necesidades propias del capital. Si este mercado es ajeno al país anfitrión, entonces los recursos líquidos irán a parar a otras latitudes, sin aportar nada o casi nada a dicho país. En cambio, si el mercado interior provee una parte significativa de los requerimientos, la “inyección” puede ser enorme y estimular el ahorro y la acumulación de capital nativo.

En la esfera de la circulación de mercancías se erogan a menudo también recursos en forma de fletes, publicidad, almacenamiento, comisionistas, seguros, impuestos de aduana, etc. dispendios que forman parte del costo de producción de la mercancía.

La tercera y última fuente es posterior a la realización del producto en el mercado, y la obtención del beneficio. El productor está obligado a compartir la plusvalía con el prestamista, el arrendador del predio explotado; y con el Estado (a través del pago de impuestos y permisos), etc. Obligaciones determinadas por las condiciones del propio capital y su contexto jurí-

dico-político. Algunos impuestos o derechos son pagados, empero, antes del ciclo productivo o en la fase de circulación de las mercancías.

El sector petrolero efectuó erogaciones importantes por concepto de sueldos y salarios, rentas y regalías, impuestos y también, por pago de intereses y dividendos.

Durante el lapso 1916-1926, las compañías petroleras pagaron en conjunto, por concepto de salarios, un promedio de 37.5 millones de dólares anuales,¹⁰ es decir, 423.5 millones de dólares durante el periodo (aproximadamente, 75 millones de pesos anuales, o sea 847 millones de pesos) distribuidos entre más de 50 mil obreros y empleados petroleros. En 1915, los campamentos petroleros pagaron entre \$2 y \$2.50 diarios,¹¹ pero las refinerías erogaron salarios superiores a \$5 diarios, considerados entre los más altos de México; y los empleados de confianza, entre seis y 15 pesos diarios. Los sueldos pagados por las compañías petroleras a las diferentes categorías de trabajadores, fueron muy desiguales, diferencias acentuadas de una comarca productora a otra, y aún entre compañías. Sin embargo, el salariado en general, como forma extendida de remuneración del trabajo, abrió amplias posibilidades para el comercio y modificó profundamente las pautas culturales, familiares y de consumo.

Otra contribución se efectuó a través del mercado de tierras y el arrendamiento petrolífero. Los petroleros compraron o arrendaron cientos de predios grandes, medianos y minúsculos, considerados “petrolíferos”, es decir, presumibles de poseer yacimientos de petróleo en su subsuelo, hasta acaparar en 1917 un total de 2 306 745 hectáreas, (668 985 h en propiedad

¹⁰ Basurto, 1977, p. 17.

¹¹ BVP, 6 de febrero de 1915. Declaraciones de la compañía “San Mateo”.

y 1 632 768 h. en arrendamiento),¹² pagando en cada caso cantidades muy diversas, desde sumas ridículas o simbólicas hasta millones de dólares por un solo predio. Los petroleros colocaron también fuertes sumas por concepto de rentas y regalías. En una publicación anterior referida al arrendamiento petrolífero en México anoto lo siguiente:

...se puede aventurar una cifra de 15 a 20 millones de pesos por concepto de renta del subsuelo, adeudados anualmente por todos los arrendatarios del sector, en conjunto, durante la etapa de mayor auge de la industria (1920-1925). Se presume que un segmento de esta renta fue a parar a manos de la burguesía rentista, aunque otra fracción probablemente nunca se pagó a sus acreedores.¹³

Otra contribución fue el pago por obligaciones fiscales. Los petroleros pagaron impuestos y derechos al Estado que emergió de la revolución. Su monto hasta antes de 1912 fue ridículo, pero luego se incrementó en forma progresiva. Los pagos anuales pasaron de 494 mil a 87.7 millones de pesos anuales entre 1912 y 1922, aunque decrecieron ligeramente en los años siguientes. En 1922, pagaron al Estado 87.7 millones de pesos, suma cuantiosa que representa 33.6% de los ingresos totales del gobierno federal.¹⁴ Esta cantidad supera 35 veces la paga da como impuesto por la producción de metales preciosos en 1910-1911; 14.3 veces más que la erogada en este año por la

¹² BP, México, agosto y septiembre de 1921, p. 144 (“Extensiones aproximadas de los terrenos en propiedad que han sido adquiridos por los petroleros antes y después de 1º de mayo de 1917, fecha en que entró en vigor la Constitución”).

¹³ Hernández, 2000, p. 95.

¹⁴ Meyer, 1981, p. 35, cuadro 35.

producción industrial del país y 4 veces superior al gravamen sobre las importaciones totales de México.¹⁵

Una parte significativa del recurso que los petroleros ingresaron a México por concepto de ventas en el extranjero, fue retenida en el país. Según una fuente, el país azteca retuvo en el año 1926, en su territorio, dos de cada tres dólares que ingresaron por ventas externas de petróleo, mientras que Venezuela sólo pudo retener 37% del total en la misma fecha.¹⁶ La captación de beneficios no se acompañó de una gigantesca importación de mercancías y la consecuente “fuga” de dinero, como sucedió en Venezuela.¹⁷ En efecto, Tampico, “capital” de las regiones petroleras, importó en 1925 apenas el equivalente a 62% de las importaciones por el puerto de Veracruz; y un sexto del valor total de las importaciones nacionales.¹⁸ La ventaja de México respecto a Venezuela provino seguramente de sus particulares condiciones estructurales: un mercado interno relativamente importante, una burguesía autóctona que controlaba importantes segmentos de este mercado y un emergente Estado posrevolucionario, capaz de imponer fuertes obligaciones fiscales a los extranjeros.

Un memorando publicado por una corporación petrolera mexicana, hace alusión a la “fuga” exterior y también a la retención de sus recursos económicos. La compañía mexicana de

¹⁵ Estimaciones más basadas en los datos proporcionados por las *Estadísticas (1960)* (véase volumen I).

¹⁶ McBeth, B. S. 1983, p.117, etc. (véase cuadro 2).

¹⁷ Según Maza Zavala, la importación venezolana por habitante, que en 1913 alcanzaba 35.18 bolívares, ascendió en 1926 a 52.04 bs. (Maza Zavala, 1977, p. 562).

¹⁸ Estimada con base en datos de INEGI, (Estadísticas, 1985, p. 685).

petróleo El Águila, S. A., la empresa petrolera más grande de México, cuyos activos representaron aproximadamente entre 20 y 25% de los activos totales de la industria, gastó entre los años 1923 a 1932, la suma total de 744 millones 768 mil pesos, de los cuales pagó en el exterior 199 millones 127 mil pesos (28% del total) por compras de maquinaria, equipo (material no obtenible en México), compras de petróleo, representación, seguros y amortización forzada de las acciones de preferencia. En cambio, lo gastado en México ascendió a 510 millones 473 mil (72% del total) por concepto de salarios y sueldos, ahorros del personal, servicios sociales, impuestos, rentas y regalías, compras de petróleo en México, compras de materiales, etcétera (véase cuadro 2).

Las erogaciones de El Águila en el país durante el periodo 1908-1937 posiblemente superaron la cuantía de mil millones de pesos y la de todas las compañías del sector, en conjunto, posiblemente los tres millones de pesos. Lo gastado en México muestra la importancia del nexo entre los petroleros y el mercado nacional, refutando el viejo concepto de “enclave”, que destaca el aislamiento del capital extranjero y su acentuada “extroversión”, como forma típica del capitalismo que se estableció en México entre finales del siglo XIX y las primeras décadas del XX.¹⁹

¹⁹La vieja “teoría de la dependencia” latinoamericana define el concepto de “enclave” como la situación de aislamiento del capital monopolista exportador respecto al resto de la economía nacional; y la consecuente “extroversión” de su comercio y ganancias, noción que a menudo define incorrectamente al petróleo mexicano anterior a la expropiación. Cardoso y Faletto (1979), describen los rasgos del típico “enclave”: “los beneficios generados por el capital (impuestos y salarios) apenas “pasan” en el flujo de la circulación por la nación dependiente, yendo a incrementar la masa de capital disponible para inversiones de la economía central [...] y no existen conexiones con

Cuadro 2. Compañía El Águila, S.A. Gastos efectuados en México y el extranjero, 1923-1932. (en pesos)

<i>a) Lo gastado en México:</i>	
Sueldos y salarios	167 061 000
Sumas aportadas para ahorro del personal	5 843 000
Servicios sociales (hospitales, etc.)	6 192 000
Impuestos diversos	101 531 000
Rentas y regalías	18 857 000
Compras de petróleo en México	132 446 000
Compras locales de materiales	19 0047 000
Fletes de ferrocarril	38 299 000
Pérdidas y cuentas malas	13 345 000
Agencias de ventas, manejo de productos, et	7 898 000
Total:	510 473 000
 <i>b) Lo gastado en el extranjero:</i>	
Adquisición de maquinaria, equipo, material, etc.	135 781 000
Compras de petróleo	32 187 000
representación: oficinas y agencias en el extranjero	6 962 000
Seguros	3 942 000
Amortización forzosa de la emisión de acciones	20 155 000
Total:	199 127 000

Fuente: AGN; "Memorándum que demuestra los ingresos, inversiones y utilidades, etc. de El Águila durante los últimos diez años (1923-1932)".

la economía local, con el sector de subsistencia con el sector agrícola vinculado al mercado interno..." (p. 53). Para Vania Bambirra "la característica de la economía de enclave estriba en que sea por su vinculación íntima con la metrópoli, sea por su misma forma de funcionamiento, en general no provoca efectos dinamizadores para la economía y la sociedad en su conjunto, salvo casos muy especiales, como por ejemplo, lo han sido los enclaves en México.

Petróleo y desarrollo social y mercantil en Tampico

Los primeros gobiernos de la Revolución reconocieron muy escasos beneficios del petróleo para el país. Un documento oficial del año 1920 los limita a ciertas obras materiales realizadas en Tampico:

La población que más se ha beneficiado ha sido Tampico; el resto de las poblaciones de la zona petrolera, principalmente Tuxpan, casi no han sentido los beneficios de una riqueza tan grande como es el petróleo [...], las riquezas materiales se han centrado casi en Tampico y consisten en el dragado del río, la construcción de muelles particulares; la pavimentación de una parte del puerto, la erección de algunas colonias y la construcción de algunos edificios. En el resto de la región han consistido en la construcción de refinerías, de algunos caminos y de algunos ferrocarriles de vía angosta y de corto desarrollo.²⁰

Esto porque las ganancias generadas se canalizan directamente hacia la metrópoli y la única parte que queda en la sociedad dependiente es la que se destina al pago de impuestos al Estado” (Bambirra, 1983, p. 75). En nuestra opinión, la mera condición extranjera del capital no explica el enclave ni su extroversión, como tampoco el origen nacional del capital es garantía de “introversión” y de efectos dinámicos internos. Lo que genera el enclave no es la forma de funcionamiento del capital ni su íntima vinculación con la metrópoli, sino la condición de atraso estructural y reducido mercado del país “anfitrión” del capital. No es que los enclaves de México fueran una excepción; como señala Bambirra; si mantuvieron conexión con la economía interna es precisamente porque no fueron enclaves.

²⁰ AGN; “Datos proporcionados por sección de estadística del petróleo, dependiente de la Sria. de Industria, Comercio y Trabajo, solicitados al ejecutivo por el Sr. J. L. Newman, editor de Petroleum Magazine, de Chicago, México, 1921, p. 16”.

EL IMPACTO DEL DESARROLLO PETROLERO

Pero los beneficios y contribuciones de la industria petrolera a la economía no se limitaron a Tampico, ni a la construcción de obras materiales. La mayoría de las ciudades petroleras de México disfrutaron de electricidad, caminos, ferrocarriles, una intensa actividad comercial, agrícola y artesanal, y la construcción de vivienda, aunque padecieron deficiencias organizativas y la proliferación del vicio y la prostitución. Las poblaciones más importantes (Tampico, Tuxpan y Minatitlán) establecieron además, bancos, oficinas de notarios, seguros, casinos, centros de convivencia social, hospitales, etc. Tampico fue el principal beneficiario de la derrama económica del petróleo:

La Huasteca Petroleum Company y la Mexican Petroleum Company, desde el día primero de Enero al 30 de Junio del corriente año, han pagado entre ambas \$1 129 435.32 solamente por salarios de obreros y operarios; la Mexican Petroleum Company ha gastado en el comercio de Tampico, \$530 736.25, y la Huasteca Petroleum Company \$314 549.42. La Compañía Mexicana de Petróleo El Águila, S. A. gasta aproximadamente \$5 000.00 mensuales en el comercio de Tampico y puede decirse que las demás compañías, tales como la East Cost oil Company y La Electra oil Co. y algunas otras no dan un contingente menor de \$30 mil mensuales al mismo comercio de Tampico, ya sea por provisiones compradas directamente al comercio por dichas compañías, o por gastos que hacen los operarios en las mismas casas comerciales. Además de los desembolsos anteriormente mencionados, deben de tenerse en cuenta las cantidades que gastan las compañías que operan en pequeña escala, o que todavía están en periodo de exploración, cantidades que no son menores, con toda seguridad a \$6 mil mensuales.²¹

²¹ BCNCT, Tampico, 1 de agosto de 1912.

En plena prosperidad petrolera, Tampico amplió su infraestructura comercial, pavimentó sus calles, impulsó importantes obras de electrificación, drenaje y transportes urbanos y creó nuevas colonias y asentamientos de población. Algunos cambios fueron promovidos por el Ayuntamiento; otros, por compañías particulares. Las grandes empresas contribuyeron también con obras sociales. Por ejemplo, la Huasteca Petroleum recompuso sin cobro alguno para la ciudad el puente Romero Rubio de Tampico, cuyo costo fue estimado en \$8 519.36 pesos;²² y donó dinero en situaciones de catástrofe. El Águila, solicitó permiso para construir una refinería en la ciudad y al hacerlo se comprometió a pagar contribuciones por \$645 mil durante 45 años; además de construir una escuela, pagar contribuciones por su finca urbana y donar \$100 mil para instrucción pública.²³

El célebre empresario inglés Weetmen Pearson, o Lord Cowdray, principal accionista de la Compañía Mexicana de Petróleo, El Águila, S. A, y un destacado contratista de obras públicas, estableció en Tampico la Electric Ligth Power & Traction empresa termoeléctrica dedicada a proveer servicio de energía eléctrica a las instalaciones de la Compañía El Águila (ésta última, a la vez, le proporcionaba a la primera los combustibles requeridos como insumo), el sistema de distribución, la planta de bombeo de agua a la ciudad y los tranvías. Por estos trabajos invirtió inicialmente \$1 688 750.²⁴ La planta de electricidad proveyó de servicio eléctrico a la ciudad y a todo el estado de Tamaulipas. La planta de Cowdray producía en el estado 18 mil KW de los 18 153 KW producidos en total.²⁵

²² BCNCT, Tampico, julio de 1910.

²³ BVP, 14 de noviembre de 1914.

²⁴ Parra, 1988, p. 147.

²⁵ *Ibid.*, p. 148.

El tranvía urbano-regional, controlado por la Compañía de Tranvías Eléctricos, cubrió la ruta Tampico-Cecilia y la Barra, dando servicio principalmente a los trabajadores de Waters Pierce Oil Co., quienes pudieron así viajar diariamente a Tampico para hacer sus compras en el mercado y volver a sus hogares.²⁶

El Ayuntamiento de Tampico tuvo capacidad financiera para impulsar las obras del puerto, drenaje, pavimentación de calles, etc., en parte apoyado en los ingresos que recibió de las recaudaciones por “derecho de barra” o de puerto; y quizá, también por impuestos al consumo de combustible en los barcos. El primero fue “aplicado en una gran parte a reembolsar a los constructores de las obras del puerto de Tampico”.²⁷

El cuadro 3 describe los montos percibidos por ambos conceptos. Una tercera fuente provino de los impuestos a las exportaciones, aunque su monto total fue a parar exclusivamente a manos del gobierno federal.

La bonanza económica y el crecimiento poblacional estimuló la demanda de bienes y servicios en Tampico y su región. Los comerciantes aprovecharon la coyuntura para ampliar sus establecimientos o crear otros nuevos. La ciudad se convirtió pronto en el domicilio de docenas de nuevas compañías mercantiles, financieras y de servicios, ocupadas en cubrir la demanda de máquinas y refacciones petroleras, vivienda, edificios y terrenos (urbanos y rurales), telefonía, electricidad, drenaje, Bolsa, transporte, salud, representación, notariado, alimentación, vestido y diversión. Las compañías mercantiles se beneficiaron indirectamente de la economía petrolera al captar por

²⁶ BVP, 14 de noviembre de 1914.

²⁷ BCNCT, Tampico, 1 de julio de 1912.

la vía del mercado general un importante segmento de la derrama petrolera.

Cuadro 3. Impuestos cobrados en Tampico (1915-1920)
(en pesos)

<i>Año</i>	<i>Imp. de barra</i>	<i>Imp. por combustible*</i>	<i>Imp. a la exportación*</i>
1915	11 386.78		1 942 686.66
1916	267 027.40		3 088 368.08
1917	478 326.68	220 430 .79	6 854 537.42
1918	527 101.28	360 566.10	12 120 397.90
1919	630 920.24	513 142.42	16 177 479.98
1920	1 286 471.54	2 595 280.93	45 355 871.68

Fuente: AGN; "Datos proporcionados por sección de estadística del petróleo, dependiente de la Sria. de Industria, Comercio y Trabajo, solicitados por el Sr. J. L. Newman, editor de Petroleum Magazine, de Chicago, México, 1921, p. 14".

* Datos correspondientes al segundo semestre de cada año.

Esta circunstancia alentó la ampliación y diversificación del aparato mercantil, comercial y de servicios. Si comparamos la infraestructura mercantil de Tampico, del año 1910, con la de 1926, encontramos cambios sustanciales. Dijimos antes que en 1910 había 183 giros comerciales en el distrito donde se localiza Tampico, cantidad muy modesta comparada con más de 500 establecimientos registrados en 1926, incluyendo 354 tiendas al por mayor y menor, 56 almacenes de ropa, 38 farmacias y 11 ferreterías.²⁸ El nuevo espectro empresarial incluyó casas

²⁸ *Directorio*, 1926.

bancarias, casas de bolsa, compañías empacadoras, industrias de alimentos, grasas, vinaterías, compañías de teléfono, electricidad y fierro galvanizado, agencias automotrices, hoteles casinos y centros de diversión. El cuadro 4 agrupa las principales compañías industriales (no-petroleras), mercantiles, financieras, transportistas, constructoras e inmobiliarias establecidas en Tampico durante el auge de la industria petrolera. La lista, sin ser exhaustiva, muestra el amplio espectro empresarial que se estableció en Tampico como resultado directo o indirecto del desarrollo industrial. La nueva infraestructura desempeñó funciones complementarias a la industria, y fue controlada por mercaderes y capitalistas extranjeros. Algunas empresas se dedicaron a producir bienes de consumo para el mercado interno. En 1920, Herman Fleischman, de origen alemán, obtuvo la concesión de la Coca Cola, convirtiendo a Tampico en el primer centro productivo de este refresco en América Latina.²⁹ Participaron también en este primer brote industrial, las empresas The Tampico Slaughter House Co., productora de carne y embutidos; la Gran Fábrica de Champagne del Carmen, S. A., la Compañía Empacadora de Tampico, S. A., la Cía. Harinera del Golfo, S. A. y la Empresa de Fierro Galvanizado, S. A, (Cfr. cuadro 4).

El comercio de abarrotes continuó estando en manos de españoles y franceses. En 1917, los hispanos residentes en Tampico controlaban 80% de las tiendas de comestibles de la ciudad.³⁰ La actividad comercial se vinculó estrechamente a la industria, a través de rubros especializados, como la venta de maquinaria y refacciones petroleras, antes referida (véase cuadro 4, rubro 4).

²⁹ Santos Llorente (1988), p. 109.

³⁰ Flores, 1997, p. 235.

Cuadro 4. Principales compañías mercantiles, financieras e inmobiliarias que se establecieron en Tampico durante el auge petrolero (la lista no es exhaustiva)

1. *Compañías de transportes:*
 - Compañía Naviera Transportadora de Petróleo, S. A.
 - Compañía de Inversiones en Tampico, S. A.
 - Compañía Exportadora y Transportadora del Golfo
 - Compañía Bancaria e Industrial de Tampico
 - Compañía de Navegación Interior
 - Compañía de Transportes Island, S. A.
 - Compañía de Transportes del Sur, S. A.
 - Compañía de Tranvías Eléctricos

2. *Compañías de bienes raíces:*
 - Compañía de Bienes Raíces de Tampico, S. A.
 - Tampico Building and Improvement Co.
 - Compañía Fraccionadora de Propiedades Urbanas
 - Colonia el Águila, S. A.
 - Colonia Altavista, S. A.

3. *Compañías bancarias:*
 - 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.
 - Compañía Bancaria e Industrial de Tampico

4. *Casas especializadas en maquinaria petrolera:*
 - Lucey Manufacturing Co.
 - Albert Isaac y Compañía

EL IMPACTO DEL DESARROLLO PETROLERO

Carpenter and Ramsen
General Machinery and Supply
Mexican Machinery
National Supply Co.
Tampico Foundry Machinery Co.
La Palma
Ricardo Spieler

5. *Casas especializadas en máquinas no petroleras:*
J. Endorman (máquinas de escribir)
Tampico Oxigen and Producing Co.

6. *Producción y comercio de alimentos:*
The Tampico Slaughter House Co.

7. *Compañías de seguros:*
Pulford Brother y Co.
Unión de Seguros, S. A.
La Estrella, Compañía de Seguros
Insuranoe Loan Saving Real State Investments

8. *Empresas industriales:*
Gran Fábrica de Champagne de Carmen
Coca Cola, S. A.
Compañía Empacadora de Tampico, S. A.
Cía. Harinera del Golfo, S. A.

9. *Agencias comisionistas:*
Agencia Comercial y Marítima, Bergan Heynen y Cía.
J. Prom. Sucs.

10. *Empresas de servicios:*
Hamilton y Devine, S. C.
Compañía de Fuerza Eléctrica de Tampico, S. A.
Compañía Consolidada "Oil Well"

Compañía Tamaulipeca de Teléfonos, S. A.
General Electric

11. *Compañías automotrices:*
Larralde Motors
J. J. M. Valladares, agencia Ford
Tampico Auto Sales, S. A.

Fuentes: a) *AGET, Periódico Oficial de Tamaulipas* (1920, 1921, 1922, diferentes fechas).

b) *Protocolos Notariales de Tampico*. Escribanos: Cruz García Rojas, 19 de octubre de 1911, 18 de junio de 1912, 10 de mayo de 1909 y 27 de septiembre de 1911 y Ricardo López y Parra, 15 de febrero de 1915.

c) *Directorio General del Estado de Tamaulipas, con una enciclopedia escrita en inglés y en español*, Cd. Victoria, Tam; 1926.

d) Javier Santos Llorente, *Episodios Petroleros*, Pemex, 50 aniversario, México, 1988, pp. 102, 107 a 109.

Por su parte, la Banca se relacionó con los petroleros a través del crédito, los depósitos de valores, las transferencias financieras y el circulante monetario; y eventualmente, participando directamente en la producción de los hidrocarburos.

Al aumentar la población, creció también la demanda inmobiliaria. El establecimiento de grandes refinerías y la ampliación de las zonas portuarias alentó la creación de nuevos asentamientos y colonias elegantes y populares. Los nuevos fraccionamientos, junto con el resto de la ciudad, ocuparon un espacio urbano similar al de la capital del país.³¹ El negocio inmobiliario se convirtió en una “mina de oro” para los especuladores de terrenos. Tampico Building Co., puso en venta terrenos de la Colonia Campbell; la compañía Colonia Alta Vista, S. A. promovió el asentamiento del mismo nombre; American Colony

³¹ *Industria* (Una Crónica), 1988, p. 101.

edificó una colonia destinada a funcionarios de origen norteamericano; y American Investment y la Compañía Exploradora de Terrenos Urbanos, S. A. (dirigidas ambas por J. Velasco), promovieron la venta de inmuebles-urbanos.³² Los banqueros Edward Williams, E. Owie y Octol de Witt Jones (propietarios de Tampico Banking Co.) fundaron en 1915 la Compañía de Bienes Raíces de Tampico, S. A; dedicada al negocio de inmuebles y fraccionamientos.³³ La Compañía Colonia El Águila, S. A. (propiedad de la Compañía Mexicana de Petróleo, el Águila, S. A.) organizó la colonia del mismo nombre, asentamiento muy exclusivo que disfrutaba de drenaje, alumbrado público, conservación, saneamiento, agua entubada, vigilancia, etc. los españoles Ángel Trápaga y José González Cueto, vendieron numerosos predios urbanos. Trápaga controló y revendió en lotes los terrenos de la colonia “El Pueblo”.³⁴

La dinámica del mercado inmobiliario estimuló el crecimiento de la construcción y la venta de materiales. Tres grandes constructoras iniciaron operaciones en Tampico: la General Contracting Co., la Compañía Manufacturera y la Constructora de Tampico, S. A. La producción de ladrillo estuvo a cargo de Tampico Brick y la Compañía Ladrillera de Tampico, S. A. la producción de artefactos de fierro, fue impulsada por la Empresa Fierro Galvanizado, S. A. y el negocio de madera, por Maderera Ravize, y la Compañía Consolidada de Maderas, S. A. (*cf.* cuadro 3).

³² Datos proporcionados por diferentes protocolos notariales de Tampico, del periodo 1910-1926.

³³ El capital social privado de la compañía era de \$10,000 oro mexicano, (AGNET, Libro notarial de Ricardo López y Parra, Tampico 15 de febrero de 1915).

³⁴ Hernández Elizondo, 2005.

La venta de aceites y gasolina corrió a cargo de las compañías petroleras. Por ejemplo, Huasteca Petroleum controlaba una gran agencia de venta de gasolina en Tampico. Las empresas automotrices establecidas en la ciudad vendían también gasolina, y por supuesto, automóviles. Nos referimos a Tampico Auto Sales Co; dirigida por B. Crook, Larralde Motors, Elite Motors Sales Co. la Compañía Automotriz del Norte, S. A. Tampico Goodrich Co; J. J. Valladares (Agencia Ford), Service Station Universal Motor Oil y las agencias de H. Fleichman.

El vicio y la prostitución crecieron a la par que el desarrollo petrolero. Se establecieron también varios casinos: Colonial Club, The Contry Club de Tampico; y el Club Social la Bohemia, donde acudía la élite.

El principal beneficiario de la derrama económica petrolera, después del Estado, fue el empresariado porteño. A través de numerosas actividades comerciales, financieras, productivas y especulativas, este grupo pudo captar un segmento importante de los beneficios del petróleo. Los españoles, Ángel S. Trápaga, Juan Amoravieta y socios, Nicolás del Campo y su esposa Rafaela de la Lastra (antes mencionados), la firma Maza y Hermano; Enrique Camargo Bretón y el francés Pedro Assemat, se beneficiaron considerablemente de la actividad comercial e inmobiliaria. En plena prosperidad petrolera, sus establecimientos mercantiles y financieros se diversificaron e impulsaron numerosas actividades especulativas, principalmente, la compraventa de terrenos urbanos, rurales y petrolíferos; y participaron en la producción directa de petróleo. Los hispanos residentes en la localidad participaron en 11 compañías de petróleo organizadas con capitales nativos,³⁵ destacando, por

³⁵ Hernández Elizondo, 2005, p. 28, cuadro 4.

su productividad, las compañías Hispano Mexicana; y la México y España. El empresario más sobresaliente fue Ángel S. Trápaga, propietario de varios establecimientos mercantiles, y de docenas de predios urbanos y rurales. Ángel fue presidente del Consejo de Administración del Banco de Tamaulipas, S. A., presidente de dos compañías de petróleo; y socio de otras dos. El hispano y su hija Joaquina realizaron además jugosas transacciones petrolíferas, que les dejaron elevados ingresos y rentas.³⁶ Otro miembro de la vieja élite, el francés Pedro Assemat, participó en diversos negocios: fue representante del Banco de Tamaulipas, especulador financiero, mercader, especulador de terrenos petrolíferos y socio de la Compañía Harinera del Golfo, S. A. y de cinco compañías de petróleo. En ésta última estuvo asociado a los españoles Manuel Aberásturi y Juan Subyaga, y al alemán Ricardo Eversbuch, entre otros.³⁷

Durante el *boom* de la industria, los empresarios Heynen, Bowman y Ganhal, incrementaron considerablemente sus actividades comerciales, transportistas, financieras y agrícolas. Ganhal actuó como socio de tres compañías transportistas fluviales, una de bienes raíces y cuatro compañías petroleras; Heynen, en dos compañías fluviales, tres agencias mercantiles, un Banco y una compañía de bienes raíces (véase cuadro 5). Los mencionados eran miembros del “grupo Bowman”, agrupación que monopolizaba el transporte fluvial comercial, cuyos buques trasladaban diariamente por el río Pánuco miles

³⁶ Por ejemplo, en 1920, Ángel vendió los lotes 1, 2 y 3 de la Hacienda las Mantillas a la compañía mexicana de petróleo Marimón, S.A. por el precio de 264,076.50 pesos (*Ibid.*, p. 30).

³⁷ BCNCT; Tampico, enero 1 de 1913.

EMPRESARIOS EXTRANJEROS, COMERCIO Y PETRÓLEO

de barriles de petróleo; y controlaba grandes almacenes comisionistas, haciendas agrícolas, y sus propias compañías petroleras, entre ellas, Tampico y Amatlán, Salvasuchi, Los Perforadores, Pánuco Topila Petroleum, y la Tal Vez, propietaria ésta de pozos muy productivos.

Cuadro 5. Prominentes empresarios en Tampico. Participación en compañías mercantiles y petroleras

<i>Nombre</i>	<i>Compañías</i>	<i>Actividad</i>
Pedro Assemat	Casa Assemat	Finanzas
	Tampico News	Comercio
	Banco de Tamaulipas, S. A.	Finanzas
	Pánuco Topila Petroleum	Petróleo
	Hispano-Mexicana	"
	Tampico y Amatlán; S. A.	"
	La Herradura, S. A.	"
	Los Perforadores	"
Cia. Harinera del Golfo, S. A.	Alimentos	
Stewart Bowman	Tampico Navigation Co.	Transporte fluvial
	Compañía de Inversiones	Finanzas
	Tal Vez, S. A.	Petróleo
	Salvasuchi,	"
	Pozos Petroleros Mexicanos	"
Pánuco Oil Exploration	"	
Daniel Campbell	Atascador Land Co.	Terrenos
	Tampico Building Co.	Fraccionador
H. Fleischmann	Coca Cola, S. A.	Refrescos
	Hipotecaria Las Huastecas, S. A.	Finanzas

EL IMPACTO DEL DESARROLLO PETROLERO

	Banco de Comercio, S. A.	Finanzas
	Empresas automotrices	Comercio
	Empresas eléctricas	Servicios
Carlos Ganhal	Tampico Navigation Co.	Transporte fluvial
	Compañía "La Huasteca"	"
	Tampico Building	Inmobiliaria
	Compañía de Inversiones	Transporte fluvial
	Agencia Heynen, Paterson y Cía.	"
s	Tal Vez, S. A.	Petróleo
	Salvasuchi	"
	Pozos Petroleros Mexicanos	"
	Pánuco Oil Exploration	"
Karl Heynen	Tampico Navigation Co.	Transporte fluvial
	Compañía navegadora "La Huasteca"	"
	Bergan, Heynen y Cía.	"
	Agencia Mercantil y Marítima	"
	Almacenes Generales del Puerto	"
Manuel Ravizé	Compañía Consolidada de Maderas	Maderería
	Ravizé American Lumbre	"
	Compañía Americana de Maderas	"
Eduard Rowley	Casa Rowley	Contratación laboral
	Compañía Lavandería Tampiqueña	Lavandería

EMPRESARIOS EXTRANJEROS, COMERCIO Y PETRÓLEO

Ángel S. Trápaga.	Banco de Tamaulipas, S. A.	Banca
	Compañía Petrolera Mexicana, S. A.	Petróleo
	Compañía México y España, S. A.	“
	Trápaga y Cía.	Ferretería
	Compañía Hispano Mexicana	Petróleo
	Compañía Dos Estrellas	“
	Hacienda El Naranjo	Explot. petrolera
	José Gómez y Cía.	Panadería
	El Comanche	Comercio
Ellovard Williams	Tampico Banking Co. Cía. Bienes Raíces de Tampico	

Fuentes: *Boletín del petróleo* y escrituras notariales de Tampico del periodo 1910-1926. Algunos datos son aportados por Santos Llorente (1988), ver anexo.

Los porteños que participaron en la industria petrolera vendieron su producto en las refinerías de Tampico. Algunas compañías que estaban bajo su control fueron muy productivas. Por ejemplo, la Tal Vez, propiedad de Bowman, Ganahl y socios, llegó a producir cerca de tres y medio millones de barriles entre los años 1917 y 1919.³⁸ Sin embargo, el mejor negocio de los tampiqueños fue el arrendamiento petrolífero, es decir, el traspaso de terrenos bajo contrato dedicados a producir petróleo. En este ámbito, hay evidencia de jugosas transacciones entre propietarios rentistas y algunas compañías de petróleo.³⁹

Otros empresarios, como: H. Fleischman, dueño de Hipotecaria de las Huastecas, S. A. y de una compañía de refrescos;

³⁸ BP., México, septiembre de 1920, pp. 291-292.

³⁹ Sobre el arrendamiento petrolífero, véase mis trabajos: Hernández (2000) y Hernández Elizondo (2005).

socio del Banco de Comercio, S. A.; y de varias agencias automotrices y empresas de electricidad; Eduardo Williams, Nolan S. Von Phull y Daniel H. Campbell, prominentes monopolistas inmobiliarios; Joaquín Cicero, M. Ravizé y E. Jáuregui, empresarios madereros; Alberto Isaac, E. Bovie, José María Morales, Ricardo Spelier, J. Erdman, C. Velasco, J. Valladares, David L. Bretzfelder, F. Storm, M. Aberásturi, C. H. Elatmer, Ricardo. H. Vannah, Eduardo Rowley, J. Municha, mercaderes distinguidos; y el chino Foon Shuk, terrateniente azucarero, se beneficiaron indirectamente con la coyuntura petrolera. No confundir a este grupo con el estrato gerencial y capitalista extranjero, representante del capital petrolero y agrario transnacional (residente en Tampico) a menudo, poco o nada comprometido con la economía mercantil, financiera y de servicios en esta ciudad-puerto.

Limitaciones y contradicciones del desarrollo

El acelerado crecimiento de Tampico no tuvo parangón en el país. Ninguna otra ciudad ni región mexicana registró durante el periodo una similar concentración industrial, y crecimiento demográfico, comercial y financiero. Sin embargo, este excepcional desarrollo, presentaba contradicciones y limitaciones en materia urbanística, ambiental y de servicios públicos, muy semejantes a los de otras ciudades petroleras de América Latina. La distorsión que caracterizó a este tipo de ciudades se explica en el contexto de un emergente y agresivo capitalismo venido del exterior, que irrumpió en el desierto, la jungla o el litoral, provocando cambios sociales y económicos acelerados y caóticos⁴⁰. En un viejo pero interesante trabajo, Rodolfo Quin-

⁴⁰ En plena prosperidad petrolera, Maracaibo y Cabimas, Venezuela, registraron una gran explosión demográfica: entre 1920 y 1950: la primera

tero describe los principales obstáculos sociales y urbanísticos de las “ciudades petróleo” de Venezuela:

a) la falta de unidad; una marcada diferencia urbanística entre el centro y la periferia; b) la coordinación deficiente entre la población, empleo, y construcciones; c) los deficientes servicios públicos [...]. Son generalmente ciudades tripartitas: comprenden una parte antigua, barrios ocupados por empleados de confianza de las compañías y comerciantes acomodados y zonas donde se encuentran los grupos mas débiles económicamente.⁴¹

Tampico y otras “ciudades-petróleo” mexicanas presentaron algunos de estos rasgos, aunque también notables especificidades. Igual que aquéllas, su crecimiento demográfico y económico fue explosivo mientras duró la prosperidad petrolera; y profundamente dependiente de las fuerzas del exterior. Su trazo urbano fue caótico, carente de unidad; y sus servicios públicos, deficientes. Sin embargo, el desarrollo tampiqueño-regional se distingue en algunos aspectos del desarrollo de las mencionadas ciudades petroleras, en que no dependió por completo (aunque sí predominantemente) del petróleo y sus exportaciones. En efecto, desde antes del establecimiento de esta industria operaban en la región importantes capitales agrícolas y comerciales; y el puerto controlaba una parte significativa del comercio exterior de minerales y productos agrícolas de México. Tampico y su región estaban además articulados a una extensa red ferroviaria; y a un mercado interno diversifi-

pasó de 46 706 habitantes a 235 700h; y la segunda, de 1 940 a 42 300 habitantes (Quintero, 1972, p. 94).

⁴¹ Quintero, 1972, p. 89.

cado, y a la sombra de un Estado emergente, surgido de la revolución.

El crecimiento urbanístico y portuario de Tampico se caracterizó por su dinamismo; y su escasa planificación. El aumento vertiginoso del tráfico comercial y marítimo local rebasó pronto la capacidad de las instalaciones portuarias y ferroviarias. Los asentamientos poblacionales urbanos y semiurbanos, situados en las proximidades de las plantas refinadoras, en la barra y cerca de las “escolleras”, presentaban grandes deficiencias organizativas y de servicios públicos; y una gran incoherencia en el trazo de sus calles. Tampico, Cecilia y la Barra quedaron mal comunicados hasta antes de que el Tranvía eléctrico iniciara operaciones. Este servicio público y las plantas eléctricas, controlados por compañías extranjeras, trabajaron con eficiencia. En cambio, la telefonía, los ferrocarriles, correos y el telégrafo mostraron fallas en su funcionamiento. La Cámara Nacional de Comercio de Tampico protestó en varias ocasiones contra estas irregularidades, e inició en su oportunidad gestiones para obligar a las empresas responsables a mejorar su servicio. La Compañía Telefónica Mexicana, dirigida por Gregorio Cortina Basadre, fue demandada numerosas veces por la Cámara Nacional de Comercio:

...las principales deficiencias consisten en la dificultad para obtener comunicación con los demás aparatos, dificultad que crece cuando se trata de oficinas situadas fuera de la ciudad [...] De lo anterior resulta para el comercio, que todas las principales negociaciones locales, no obstante tener uno o varios teléfonos en sus oficinas, necesitan pagar un gran número de mensajeros, porque con frecuencia no pueden comunicarse con las sucursales, bodegas, servicios y negocios. Con Doña Cecilia, Árbol Grande, las oficinas de las compañías petroleras de los alrededores, etc.

tienen que sostener mensajeros en bicicletas, carros o lanchas, para servicios que corresponde desempeñar al teléfono.⁴²

La infraestructura ferroviaria instalada a principios de los noventa fue pronto insuficiente para cubrir el creciente movimiento de mercancías y personas. En el año 1910 y en los siguientes, la Cámara Nacional de Comercio de Tampico protestó y exigió a la Compañía de Ferrocarriles Nacionales de México (sucesora del Ferrocarril Central) soluciones al problema que representaba la morosidad y mal servicio del transporte ferroviario, y le exigió además la construcción de una moderna estación ferroviaria, acorde con las necesidades de Tampico.⁴³ No sabemos con certidumbre si tales demandas fueron satisfechas (en el año 1913, el problema aún subsistía). El servicio ferroviario no mejoró sustancialmente al menos durante los años violentos de la revolución, luego de sufrir interrupciones constantes, experimentar una crisis financiera, y declinar las exportaciones mineras y agrícolas efectuadas por este medio. Sin embargo, en ese periodo, la economía porteña dejó de necesitar parcialmente el transporte ferroviario para el sostenimiento de su comercio exterior, tras ser sustituidas aquellas por las exportaciones petroleras, cuyo producto era traído hasta el puerto en transporte subterráneo y fluvial.

La moderna y pujante ciudad conservó bolsones de pobreza y deterioro ambiental, insalubridad y descuido. Si bien pavimentó algunas calles, dejó otras sin arreglo. Tampico era además una de las urbes mexicanas con mayores ingresos y mejores salarios del país; pero también una de las más caras. Los niveles de vida de la población obrera estuvieron constantemente

⁴² BCNCT, Tampico, 1 de abril de 1913.

⁴³ BCNCT, Tampico, 1 de julio de 1912, y 1 de enero de 1913.

amenazados por la inflación. En efecto, los precios de los terrenos y el arrendamiento crecieron sin control alguno, en perjuicio de los trabajadores y la población en general, obligando a muchos obreros a salir del casco urbano de Tampico y a poblar espacios periféricos, como Cecilia y Árbol Grande, donde los precios de las viviendas eran más accesibles. El alto costo de la vida justifica, entre otros, los sonados movimientos huelguísticos de los obreros de la Waters Pierce Oil Co. y M. Rowley y Cia., realizados en 1912, y secundados por los trabajadores de la Tampico Navigation Co. y la Compañía Consolidada de Maderas, S. A., en demanda de incremento salarial.

El desarrollo industrial produjo además un constante deterioro ambiental. Un documento de la época, asienta que

los vapores que llegan a Tampico a cargar petróleo, vienen con lastre de agua en sus tanques de petróleo y que al desalojarlos fuera de la barra o dentro del río, los residuos de aceite que en gran cantidad contienen los tanques de petróleo van a depositarse a las playas por efecto de las corrientes y de los vientos.⁴⁴

Los desechos industriales, la contaminación de las playas y del río Pánuco, la plaga del mosquito difundida a través de los terraplenes del Ferrocarril en las numerosas lagunas y baches formados a lo largo del trayecto hasta Árbol Grande y Doña Cecilia fueron otras manifestaciones de la contaminación.

En conclusión, el desarrollo petrolero y su derrama económica fueron fuentes incesantes de trabajo, riqueza y acumulación de capital. Sin embargo, su impacto fue heterogéneo y desigual, pues dejó intocadas algunas viejas estructuras, un

⁴⁴ BCNCT, Tampico, octubre de 1912.

deformado crecimiento urbano y rural y una notoria desigualdad socioeconómica, rasgos típicos del naciente capitalismo subdesarrollado y tardío que se instauró en México y en toda América Latina. El caso de Tampico ilustra la forma en que algunas ciudades latinoamericanas que se incorporaron con particular dinamismo al naciente sistema capitalista internacional, preservaron tales rasgos en su configuración “modernizadora”, no como meros resabios, sino como elementos intrínsecos de un deformado y dependiente proceso.

IV RECAPITULACIÓN Y CONCLUSIONES

Para ampliar aún más la información suministrada, presentamos a manera de conclusión y recuentos finales, las siguientes consideraciones.

1. En páginas anteriores, el presente trabajo procuró reconstruir un complejo proceso regional, cuya relevancia rebasa empero, los lindes meramente regionales. La evolución socioeconómica de Tampico y su zona de influencia sólo puede entenderse cabalmente si se explica en el marco de los grandes cambios estructurales que promovió el Porfiriato; y de un proceso capitalista internacional en constante expansión que comienza en las últimas décadas del siglo XIX, se reconvierte en la Primera Guerra Mundial y la inmediata posguerra, y se desploma en los años treinta. Quizá ninguna otra ciudad mexicana, como Tampico, dependió tanto de este movimiento global y sus cambios, y de los requerimientos e influencias de la economía estadounidense.

La extraordinaria evolución socioeconómica de la ciudad-puerto y su región, fue el fruto histórico de diferentes factores

y circunstancias: su proximidad relativa con las principales regiones productivo-exportadoras de México, su posición ventajosa en el vértice de las rutas marítimas internacionales; su conexión con la red ferroviaria nacional y la naturaleza generosa de su suelo agrícola y subsuelo petrolífero. Estos atributos, empero, hubieran tenido escasa relevancia si no hubiera existido un dinámico mercado internacional y grandes capitales interesados en penetrar y producir en México. La creciente demanda energética de las potencias beligerantes en la Primera Guerra Mundial convirtieron a Tampico y su región en una invaluable fuente de aprovisionamiento.

2. Los porteños que se comprometieron en el tráfico internacional (la mayoría, de origen extranjero) organizaron una amplia red con enlaces y agentes dentro y fuera del país; y mantuvieron una vinculación estrecha con los servicios aduaneros y los transportes terrestres y marítimos. En este contexto, algunos mercados se convirtieron en agentes o representantes del capital internacional en la esfera de la circulación.

En plena prosperidad del petróleo, los comerciantes y financieros más audaces se relacionaron con los petroleros (y eventualmente se convirtieron ellos mismos en productores de petróleo) en el marco de una deliberada “división de funciones y tareas” y un “reparto” si bien desigual, de los beneficios.

3. Si el petróleo no hubiera existido en el subsuelo de la región o si nunca hubiera sido explotado en gran escala, el comercio exterior tradicional y la actividad portuaria internacional de Tampico habrían declinado más de 80% durante la etapa más candente de la Revolución y la economía general del país se habría tardado mucho más tiempo del que empleó en recuperar las energías perdidas en el conflicto. Pero el destino fue

muy generoso. Al tiempo que disminuía el comercio de minerales y el movimiento ferroviario por la aduana de Tampico, aumentó la producción y exportación de petróleo, producto cuyo traslado interior necesitó muy poco de los ferrocarriles. Favorecida por esta circunstancia, la ciudad-puerto conservó su primacía exportadora en el país y se convirtió tiempo después en uno de los principales centros productores y exportadores de hidrocarburos en el planeta.

4. El petróleo aportó beneficios tecnológicos y económicos a la economía general del país, aunque no es fácil percibirlos en un país desgarrado por la guerra civil y en profunda crisis política. Los voceros del naciente orden revolucionario, preocupados por consolidar la paz y recuperar la soberanía del país, denunciaron siempre (con justa razón) las tropelías y abusos de las compañías petroleras extranjeras y las presiones de las grandes potencias contra México. En este marco de protesta o rechazo, ignoraron o subestimaron cualquier idea asociada con el beneficio y la utilidad proveniente del petróleo.

5. La cúspide de la producción petrolera de México fue el año 1921, y a partir del siguiente empezó una lenta y progresiva declinación. En 1927 la producción petrolera de Venezuela superó por primera vez los niveles productivos de México. La declinación tuvo su origen en varios factores y circunstancias adversas: la intensa sobreexplotación a la que fueron sometidos los pozos productores; los conflictos entre las compañías petroleras y los gobiernos revolucionarios; los efectos negativos de la Gran Depresión y la emergencia competitiva de nuevas regiones petroleras en el planeta (Venezuela y Medio Oriente). En conjunto, estos factores impactaron hasta reducir drásticamente los niveles de la producción petrolera de México,

con dramáticas consecuencias, incluido el desmantelamiento parcial de su planta productiva. El petróleo declinó casi a la misma velocidad que su vertiginoso ascenso. El abatimiento afectó sensiblemente los niveles de vida y la demografía. En 1930 Tampico albergaba 71 198 habitantes,¹ es decir, casi 24 mil h. menos que en 1920, resultado de su dramático desplome demográfico durante el ocaso industrial.

6. Las exportaciones generales por Tampico (petroleras, minerales y agrícolas) mantuvieron hasta 1925 niveles considerables, sumando ese año 400.9 millones de pesos en valores de aduana (antes citado).² El tráfico declinó luego hasta registrar en 1932 apenas 91.3 millones de pesos, recuperándose en los años siguientes, para desplomarse nuevamente en 1946, con un registro de 52.8 millones de pesos.³ Este comercio se recuperó más tarde con lentitud pero no su participación porcentual en las exportaciones del país, perdiendo Tampico su liderazgo como ruta de la exportación mexicana. En 1940, las exportaciones por sus muelles representaron 23.7 % del total, en tanto que Nuevo Laredo acaparó 37.5% de ese tráfico.⁴ En 1953, el puerto tamaulipeco exportó 10 % del total nacional. En 1979, el año más reciente donde tenemos información, su aduana acaparó mercancías por 7.1 millones de pesos,⁵ cantidad ínfima que representa apenas 4% de la exportación mexicana de ese año (estimación porcentual mía).

¹ *Censo*, 1930, p. 65.

² Véase p. 85.

³ *Ibid.*

⁴ *Ibid.*

⁵ *Ibid.*

7. Los puntos más vulnerables del desarrollo petrolero regional fueron su extrema dependencia del exterior y su incapacidad para generar por sí misma, alternativas de autodesarrollo. Los sectores “complementarios” (comercio de máquinas y reparaciones petroleras, comercio automotriz, comercio de ropa, agricultura e industria de alimentos, refrescos, madererías, bancos, inmobiliarias, construcción, electricidad, servicios públicos, transportes fluviales, etc.) forjados al calor del petróleo, no tuvieron quizá tiempo suficiente para construir una sólida base propia, ajena al impulso de la industria. Sin embargo, no sabemos con exactitud cuáles y cuántas empresas sucumbieron o sobrevivieron al ocaso del petróleo regional. Algunos miembros de la élite, cuyos capitales se formaron antes o durante el desarrollo petrolero, abandonaron la ciudad (y quizás el país) tras la debacle extractiva, llevándose, por supuesto, sus capitales. Sin embargo, otros se quedaron. En nuestras fuentes, no hay rastros de descendientes de Heynes, Hess, Mayer, Wender, Campbell, Ganhal, Williams, Green, Spellacy, etc.; aunque sobreviven los apellidos Bretzfelder y Fleischman entre la clase acaudalada, y aún están allí los descendientes de algunos comerciantes españoles y chinos.

Una reflexión final: a diferencia de Monterrey, otra ciudad mexicana que registró un crecimiento industrial acelerado desde tiempos del Porfiriato, sustentado fundamentalmente en el capital vernáculo y en la participación predominante de sus productos en el mercado interior, la industrialización de Tampico fue en extremo dependiente de los capitales y estímulos externos. El proceso porteño fue más pujante e importante que el regiomontano, pero su vida y esplendor fueron efímeros, en tanto que el segundo sobrevive con notable vigor hasta nuestros días.

ARCHIVOS Y BIBLIOTECAS CONSULTADOS

Siglas y referencias

- AD-MAÉ. *Archivos Diplomáticos del Ministerio de Asuntos Extranjeros de Francia, París.*
- AGET. *Archivo General del Estado de Tamaulipas, Cd. Victoria.*
- AGN. *Archivo General de la Nación, México, D. F.*
- AGNET. *Archivo General de Notarías del Estado de Tamaulipas, Cd. Victoria.*
- AHMEF. *Archivos Históricos del Ministerio de Economía y Finanzas, París, Francia.*
- BMRG. *Biblioteca "Marte R. Gómez", Cd. Victoria.*
- Condumex. *Centro de Estudios de Historia de México, Condumex, México, D. F.*
- IIBHN. *Instituto de Investigaciones Bibliográficas, Hemeroteca Nacional, México, D. F.*
- PARIBAS. *Archivos de la Banca de París y los Países Bajos, París.*

Principales fondos documentales

- BP. *Boletín del Petróleo*, México, 1916 -1927.
BVP. *Boletín de Valores Petroleros*, México.
NT. *Libros de Notarios de Tampico*, periodo 1835-1925.
BCNCT. *Boletín de la Cámara Nacional de Comercio de Tampico*.
POT. *Periódico Oficial del Gobierno de Tamaulipas*.
DIR. *Directorio General del Estado de Tamaulipas*.

Bibliografía consultada

- ADLESON Lief (1984), "Identidad Comunitaria y transformación social: estibadores y petroleros en Tampico (1900-1925)", en *Historias*, núm.7 México, revista de la Dirección de Estudios Históricos del INAH, octubre-diciembre.
- ALAFFITA MÉNDEZ, Leopoldo (1986), "Trabajo y condición obrera en los campamentos de la Huasteca, 1900-1935", en *Anuario IV*, Xalapa: Veracruz, Centro de Investigaciones Históricas, Instituto de Investigaciones Humanísticas, U. Veracruzana.
- ARGÜELLES, Adalberto (1910), *Reseña del Estado de Tamaulipas*, Ciudad Victoria.
- ANUARIO (1912), *Anuario Estadístico de Tamaulipas del año 1912, con datos de 1911*; Gobierno del Estado de Tamaulipas, Cd., Victoria.
- BAMBIRRA, Vania (1983), *El capitalismo dependiente latinoamericano*, México, Siglo XXI, 9ª Edición.
- BASURTO, Jorge (1977), *El conflicto internacional en torno al petróleo de México*, México, Siglo XXI.

- BRAUDEL, Fernand (1985), *La Dynamique du capitalisme*, Champs Flammarion, París, les Editions Arthaud.
- BROWN C. Jonathan (1997), “Empresa y política: cómo se nacionalizó la industria petrolera” en Carlos Marichal y Mario Cerutti (compiladores), *Historia de las grandes empresas en México, 1850-1930* México, Fondo de Cultura Económica.
- CAMP, Roderic (1995), *Los empresarios y la política en México: una visión contemporánea*, México, Fondo de Cultura Económica.
- CARDOSO, Fernando y Enzo Faletto (1979), *Dependencia y desarrollo en América Latina*, México, Siglo XXI.
- CENSO (1930), Quinto Censo de Población, 15 de mayo, estado de Tamaulipas.
- CERDA GONZÁLEZ, Luis (1988); “La influencia del sector externo en el proceso de industrialización mexicano durante los primeros años posrevolucionarios, 1920-1940” en *Estudios de Historia moderna y contemporánea de México*; México, vol. XI, UNAM, I.I.H.
- CERUTTI, Mario, (1997), “Empresarios españoles y sociedad capitalista en el norte de México (1840- 1910)”, en Cerutti, Mario y Óscar Flores, *Españoles en el Norte de México. Proprietarios, empresarios y diplomacia (1850-1920)*, Monterrey, Universidad Autónoma de Nuevo León y Universidad de Monterrey.
- (2000), *Proprietarios, Empresarios y empresa en el Norte de México*, México, Siglo XXI.
- COCKROFT, James (1984), *Precursores intelectuales de la Revolución mexicana*, México, Siglo XXI.
- COSTWORTH, John H. (1976), *El Impacto de los ferrocarriles durante el porfiriato. Crecimiento contra desa-*

- rrollo*, México, Ediciones era, Colección Problemas de México.
- D'OLWER, Luis Nicolás (1965), "Las inversiones extranjeras", en la obra de Daniel Cosío Villegas, *Historia Moderna de México. El Porfiriato. La vida económica*, México, Editorial Hermes.
- DIRECTORIO (1926), *Directorio General del Estado de Tamaulipas, con una enciclopedia escrita en inglés y en español*, Cd. Victoria, Tamaulipas.
- DURÁN, Esperanza (1982), "El petróleo mexicano en la Primera Guerra Mundial" en la obra de Lorenzo Meyer, Esperanza Durán *et. al.*, *Energía en México. Ensayos sobre el pasado y presente*, México, El Colegio de México.
- ESTADÍSTICAS (2000) *Estadísticas Históricas de México*, tomos I y II, México, INEGI-INAH.
- ESTADÍSTICAS (1985), *Estadísticas Históricas de México*, tomo II; INEGI-INAH, México, Agosto.
- ESTADÍSTICAS (1956), *Estadísticas sociales del Porfiriato, 1877-1910*, Sec. Economía, México.
- ESTADÍSTICAS (1960), *Estadísticas Económicas del Porfiriato: comercio exterior de México, 1877- 1911*, México, Ed. El Colegio de México.
- ESTADÍSTICAS (1960), *Estadísticas Económicas del Porfiriato. Fuerza de trabajo y actividad económica por sectores*, México, Ed. El Colegio de México.
- FLORES, Oscar (1997), "Revolución , diplomacia y grupos económicos hispanos en el norte de México (1910-1917), en Mario Cerutti, Óscar Flores, *Espanoles en el Norte de México. Proprietarios, empresarios y diplomacia (1850-1920)*, Monterrey, Universidad Autónoma de Nuevo León, Universidad de Monterrey.

- GALICIA PATIÑO, Carmen (2003), *Comercio y comerciantes en Tampico, 1823-1850*, Ed. Col. Orígenes, Ciudad Victoria, El Colegio de Tamaulipas.
- GÓMEZ SERRANO, Jesús (1982), *Aguascalientes, Imperio de los Guggenheim*, México, SEP 80.
- GONZÁLEZ NAVARRO, Moisés (1974), *Población y Sociedad en México (1900-1970)*, México, UNAM.
- GRAF, Le Roy P. (1993), "Historia Económica del Bajo Río Grande (1820-1875)", en Mario Cerutti y Miguel González Quiroga (Compiladores), *Frontera e Historia Económica*, México, Instituto Mora, Universidad Autónoma Metropolitana.
- GRUNSTEIN DIKER, Arturo (1997), "Surgimiento de los Ferrocarriles Nacionales de México (1900-1913). ¿Era inevitable la consolidación monopólica?", en Carlos Marichal y Mario Cerutti (compiladores); *Historia de las grandes empresas en México, 1850-1930*, México, Fondo de Cultura Económica.
- (1999), "De la competencia al monopolio: la formación de los Ferrocarriles Nacionales de México", en Sandra Kunz Ficker y Priscilla Connolly (coordinadores), *Ferrocarriles y obras públicas*, México, Instituto Mora, El Colegio de Michoacán, El Colegio de México, Instituto de Investigaciones Históricas-UNAM.
- HERNÁNDEZ ELIZONDO, Roberto (1993), "El desarrollo del comercio exterior en Tampico (México) durante el porfiriato", en Adelaida Checa (editora), *Simposio: Las relaciones comerciales iberoamericanas principalmente con la C.E.E. y España*, Madrid, Dep. de Análisis Geográfico Regional y Geografía física, Facultad de Geografía e Historia.

- (2005), “Españoles en Tampico (1823-1920): prestamistas, comerciantes y petroleros”, en *Ulúa, revista de Historia, Sociedad y Cultura*, núm. 6, Julio-diciembre.
- HERNÁNDEZ, Roberto César (2000), “Petróleo, propietarios y especuladores en las regiones del Golfo de México (1900-1926)”, en *Historias 45*, México, revista de la Dirección de Estudios Históricos del Instituto Nacional de Antropología e Historia, enero-abril.
- HOBSBAWM, Eric, (1995), *En torno a los orígenes del desarrollo industrial*, México, Siglo XXI.
- INDUSTRIA (1988), *La industria petrolera en México*, Cronología, Pemex, 50 Aniversario, México.
- INDUSTRIA (1988), *La industria petrolera en México. Una Crónica I.*, México, Pemex, 38 aniversario.
- KAPLAN, Marcos (1981), “El impacto del petróleo en los países en desarrollo: elementos sociopolíticos”, en Marcos Kaplan (Coordinador), *Petróleo y Desarrollo en México y Venezuela*, México, UNAM, Editorial Nueva Imagen.
- KUNZ FICKER, Sandra (1999), “Los ferrocarriles y la formación del espacio económico en México, 1880-1910”, en Sandra Kunz Ficker y Priscila Connolly, (coordinadoras), *Ferrocarriles y obras públicas*, Lecturas de Historia económica Mexicana, México, Conacyt.
- (2003), “Las oleadas de americanización en el comercio exterior de México, 1870-1948”, en *Secuencia*, revista de Historia y Ciencias Sociales, México, Instituto José María Luis Mora, septiembre-diciembre.
- LÓPEZ CÁMARA, Francisco, 1967, *La estructura económica de México en la Época de la Reforma*, México, Siglo XXI Editores.

- LÓPEZ PORTILLO Y WEBER, José (1975), *El petróleo de México*, México, Fondo de Cultura Económica.
- MAZA ZAVALA, D. F. (1977), "Venezuela en los años treinta" en la obra colectiva; *América Latina en los años treinta*, México, UNAM.
- Mc BETH, B. S. (1983), *Juan Vicente Gómez and the oil companies in Venezuela*, Cambridge, 1908-1935, University Press.
- MEYER, Lorenzo, 1981, *México y los Estados Unidos en el conflicto petrolero, 1917-1942*, México, El Colegio de México.
- OCASIO MELENDEZ, Marcial E. (1998), *Capitalism and Development. Tampico, México, 1876 -1924*, Nueva York, Peter Lang.
- OWSLEY, Frank Lawrence (1993), "La diplomacia del rey algodón. Las relaciones exteriores de la federación", en Mario Cerutti y Miguel A. González Quiroga, *Frontera e Historia económica*. Antologías Universitarias, México, UAM, Instituto Mora.
- PARRA, Alma L. (1988), "Los orígenes de la industria eléctrica en México: las compañías británicas de electricidad (1900-1929)", en *Historias (19)*, INAH, México, octubre-marzo.
- PENOT, Jaques (1975), *Primeros Contactos diplomáticos entre México y Francia, 1808-1838*, México, Secretaría de Relaciones Exteriores.
- PRIETO, Alejandro (1975), *Historia, Geografía y Estadística del Estado de Tamaulipas*, Reproducción facsimilar de la edición de 1873, México, Manuel Porrúa Librería.
- QUINTERO, Rodolfo (1972), *Antropología del petróleo*, México, Siglo XXI.

- ROSENZWEIG, Fernando (1965), “El comercio exterior”, en la obra de Daniel Cosío Villegas, *Historia Moderna de México, El Porfiriato. La vida económica*, México-Buenos Aires, Editorial Hermes.
- RIGUZZI, Paolo (2003), *¿Reciprocidad imposible? La política del comercio entre México y los Estados Unidos, 1857-1938*; México, El Colegio Mexiquense, Instituto Mora.
- ROMANO, Ruggiero y Marcello Carmagnani (1999), “Componentes sociales, Siglos XIX y XX” en Marcello Carmagnani, Alicia Hernández Chávez; Ruggiero Romano (coordinadores), *Para una Historia de América 1. Las estructuras*, México, Fondo de Cultura Económica, El Colegio de México, Fideicomiso Historia de las Américas, Serie América.
- SANTOS LLORENTE, Javier (1988), *Episodios petroleros*, México, Pemex, Cincuenta Aniversario.
- VERSIÓN (1974), *Versión francesa de México, 1857-1869; informes económicos, 1851-1867*, vol. 1, colección Archivo Histórico Diplomático Mexicano, Serie Documental, N°. 14, SRE, México, 303 pp.