

# Identidad comunitaria y transformación social: estibadores y petroleros en Tampico (1900-1925)

Lief Adleson

Ubicada en el último recodo del Río Pánuco, antes de su desembocadura en el Golfo de México, Tampico es una prominencia rodeada por agua. El río y las lagunas circundantes han jugado un papel importante en el desenvolvimiento histórico del lugar. En ocasiones fueron causa de su aislamiento y atraso, en otras lo fueron de su florecimiento; y siempre han sido amenaza de inundación y de insalubridad. A partir de 1825, gracias al tráfico marítimo que llegaba a Tampico, la población experimentó un notable crecimiento. Para 1877, no sólo había adquirido el rango de segundo puerto más importante, sino que se le unió por vía terrestre a San Luis Potosí. Con el tiempo vinieron otras transformaciones: modernización del puerto y tendido de vías de ferrocarril. Hacia la vuelta del siglo XX, Tampico se encontraba ligado con una red nacional de distribución de productos, mientras que barcos de alto calado llegaban hasta sus muelles a cargar y descargar. En las primeras décadas del siglo XX sobrevino el descubrimiento del petróleo y, paso inmediato, la entrada de fuertes capitales extranjeros para su explotación. Así, una sola generación fue testigo de la total transformación de esta ciudad ribereña.

Fueron los hombres los que provocaron estos cambios, transformando la geografía en el transcurso de un siglo. En consecuencia, afectaron también las relaciones entre ellos. Si el profiriato fue un tiempo de cambios y novedades

—la llamada modernización— es también un espacio histórico en el que comenzaron a formarse nuevas relaciones y enfrentamientos sociales. Por ello nos interesa destacar aquí dos momentos, en que nuevas condiciones económicas y políticas vinieron a alterar las formas de vida de los tampiqueños. En un primer momento, fue la expansión comercial la que innovó ritmos y pautas. Con todo, la expansión comercial mantuvo un cierto equilibrio entre lo nuevo y lo viejo. Pero la aparición del petróleo significó una transformación total. Nuevos hombres llegaron, unos a controlar y otros a trabajar en la nueva industria. Estos últimos se vieron inmersos en una sociedad donde la empresa y el dinero estructuraron buena parte de su vida, para lo cual tendrían que crear nuevas maneras de ver el mundo y de relacionarse con él.

A fines de julio de 1900, ya maduras las transformaciones provocadas por la expansión comercial, un grupo de 400 trabajadores mexicanos atacó a los braceros importados por la compañía del ferrocarril. Estos braceros provenían de las colonias inglesas y francesas en el Caribe. Estalló en aquel mes de julio la hostilidad latente de los tampiqueños en contra de aquellos que, según creían, les privaban del empleo. Varios antillanos resultaron seriamente heridos; por su parte, los asaltantes saquearon las habitaciones y robaron dinero y ropa. Desposeídos de medios para modificar las estructuras a que los tenían

sujetos, los jornaleros descargaron sus frustraciones contra aquellos que tampoco poseían métodos adecuados para protegerse. Las víctimas, como los victimarios, estaban en los peldaños más bajos de la estructura social.

No muchos años después, en 1924, los obreros de la industria petrolera de Tampico se vieron envueltos en una prolongada huelga. Enfrentaban a la empresa más fuerte del país, la Compañía Mexicana de Petróleo "El Aguila". Gracias a su combatividad y al apoyo que recibieron de la comunidad, lograron negociar un contrato colectivo. Por primera vez se obligaba a un consorcio petrolero a reconocer los derechos sindicales de sus trabajadores. Poco después, los asalariados de la Huasteca Petroleum Company de Mata Redonda, Veracruz —al otro lado del Río Pánuco—, estallaron un movimiento contra las maniobras de la gerencia para instalar un sindicato blanco. La lucha se tornaría violenta, amarga y larga antes de resolverse. Miles de hombres marcharon sobre las instalaciones de la Mexican Gulf Oil Company para apoyar a los trabajadores. La columna fue recibida a balazos por el retén militar que protegía las propiedades. Una huelga general paralizó la producción petrolera en protesta por la masacre. La lucha todavía pasaría por otros momentos violentos y amargos antes de terminar las negociaciones.

Estos dos ejemplos no sólo muestran la militancia de los trabajadores. Muestran también formas diferentes de ver y entender esa militancia. En un caso, el tumulto, la acción directa contra la amenaza de competencia por la fuente de trabajo y la organización espontánea distinguen una forma de acción política. Esto es más cercano a la que autores como Hobsbawn, Rudé y Thompson describen para los albores del capitalismo. Se sustentan, como dice Thompson, en una economía moral que postula derechos naturales (al trabajo, a la subsistencia). El motín, según Hobsbawn y Rudé, era una manera de presión abierta de las clases trabajadoras a los patrones antes de la aparición de los sindicatos. En

el otro caso, la acción directa tuvo como motivo y objetivo la sindicalización; es decir, ya no es sólo una acción espontánea dirigida a resarcir un mal inmediato sino, también, una movilización organizada que perseguía ganar un espacio político. Es menester pues, explicar como surgieron nuevas formas de conflicto y nuevos actores en Tampico, lo cual nos lleva también a describir el paso del Tampico de 1900 al de 1924.

### *La expansión comercial*

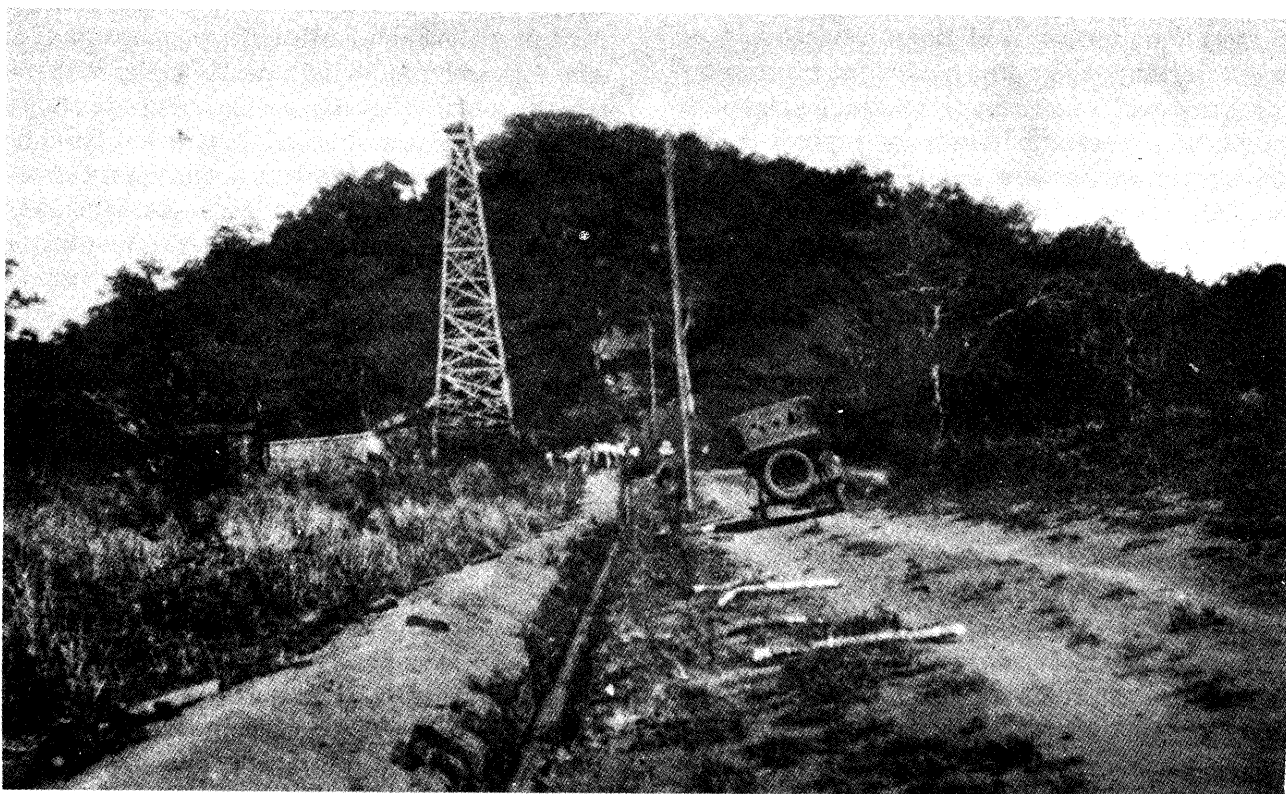
En la última década del siglo XIX, Tampico asumió rápidamente las características de un puerto de altura y se convirtió en una importante plaza comercial de la república. Entre 1885 y 1894, el número de barcos que llegaron anualmente al puerto aumentó de 48 a 328 unidades. Durante el primer año, después de la terminación de las escolleras, el tonelaje de mercancías manejadas en el muelle se multiplicó 3.5 veces.<sup>1</sup> Durante 1892, entraron en uso tres distintos complejos de andenes de desembarco: uno que estaba cerca de la entrada del río que se llamaba "La Barra", el del ferrocarril en Doña Cecilia y el muelle fiscal frente a la aduana marítima.<sup>2</sup>

Por otra parte, el manejo del carbón de piedra y del coque se convertía en una actividad cada vez más importante, ya que la terminación de la vía férrea hizo posible transportarlos al interior de la república. Entre 1892 y 1894 fueron recibidas en Tampico 81 734 toneladas de carbón y 32 331 toneladas de coque.<sup>3</sup> Durante los años fiscales de 1897 y 1898 las cantidades aumentaron a 126 200 toneladas y 103 961 toneladas respectivamente, cifras que representaban el 32% de todo el carbón importado al país y el 73% del coque.<sup>4</sup> En 1903, el tonelaje de estos dos minerales alcanzó 312 526 y 117 570 toneladas respectivamente. Casi la totalidad del carbón servía de combustible para las locomotoras del sistema del Ferrocarril Central Mexicano y el

coque se destinaba a las fundidoras de Monterrey, San Luis Potosí, Aguascalientes y Torreón.<sup>5</sup> Así, el nuevo dinamismo de Tampico acentuó la tendencia imperante, y la carga y descarga de los barcos se estableció como la principal ocupación en la que se ganaban la vida los habitantes del puerto.

El aumento del tráfico marítimo hizo necesaria la contratación de un mayor número de estibadores o alijadores para cargar y descargar el crecido tonelaje de productos en los muelles. La conclusión de las obras de infraestructura en 1893, desocupó a muchos jornaleros que más tarde ingresaron a las filas de los asalariados de los muelles. A su vez, importantes aspectos de los quehaceres de esos obreros fueron modificados por las nuevas condiciones surgidas a raíz de la modernización del puerto. Por ejemplo, se afectó el ritmo de trabajo de los alijadores.

Antes de la apertura del río a la navegación de los grandes barcos en 1892, el traslado de su cargamento se efectuaba en los fondeaderos, fuera de la bocana del río. Pequeñas embarcaciones, capaces de pasar por las aguas poco profundas de la barra, recibían los productos o, en su caso, los llevaban a los buques que los transportarían a otros puertos. Esta operación podía realizarse solamente con el mar tranquilo, por lo que los alijadores tenían periodos de inactividad en espera de que el mar se calmara. Por su parte, las naves que franqueaban la barra, muchas de las cuales eran veleros y goletas procedentes de los puertos cercanos a los Estados Unidos, con frecuencia tenían que anclar fuera de la desembocadura por lapsos de 10 a 20 días, debido al mal estado del tiempo o a las malas condiciones de la barra. De la misma manera, la salida del puerto sólo se podía realizar bajo adecuadas



Pozo petrolero en la huasteca veracruzana, en 1925. (Fototeca INAH).

condiciones climatológicas.<sup>6</sup> La carga y descarga de estos barcos tenía que efectuarse a un paso moderado porque su itinerario dependía de factores, hasta cierto punto, fuera de la voluntad del hombre. Por estas razones, antes de la conclusión de las mejoras que se llevaron a cabo en el puerto, el peso total de mercancías manejadas anualmente pocas veces rebasaba las 20 000 toneladas.<sup>7</sup>

Pero ese ritmo de trabajo empezó a acelerarse cuando los cambios físicos del puerto permitieron la entrada de nuevos tipos de grandes embarcaciones hasta el muelle fiscal.<sup>8</sup> La transformación más importante vino con la llegada de los barcos de vapor, mismos que habían empezado a surcar los mares durante las dos últimas décadas del siglo XIX. Sus dueños exigían de ellos un rendimiento más alto que el de sus predecesores, por dos razones. Primero, los vapores representaban una inversión de capital varias veces mayor a la de las goletas, sus principales competidores. Para recuperar el dinero utilizado en su construcción y operación, tenían que transportar más mercancías con mayor rapidez. Segundo, su propulsión mecánica libró a los vapores de los obstáculos ocasionados por vientos, e inclusive, se podía navegar cuando el tiempo impedía la salida de los veleros. Por ello, sus momentos menos "productivos" eran en los que no cumplían con la función de transferir mercancías por mar de un lugar a otro. Esos momentos tenían lugar en los puertos durante las maniobras de carga y descarga. Como consecuencia de la necesidad de asegurar su utilidad máxima, los responsables de los vapores insistían en que se realizara el manejo de sus fletes lo más rápido posible.<sup>9</sup>

El apresurado ritmo con que se obligaba a efectuar el trabajo fue establecido y mantenido por el uso de los malacates de vapor de los nuevos barcos. Esta maquinaria facilitaba el movimiento rápido de los productos entre las bodegas y los muelles. Una mayor cantidad de carga, de un mayor número de barcos, bajaba y subía con más celeridad. En tierra, los carretilleros tenían que

llevar, traer y alijar más mercancía en menos tiempo. Además, el empleo de estos aparatos creó nuevas especializaciones entre los estibadores: sus operadores tenían que dominar los controles del malacate para manejar eficientemente las líneas sin tirar la carga; los portaloneros tenían la delicada responsabilidad de dirigir, por medio de señales, el movimiento de los cables y redes que alzaban la mercancía; y los alijadores en general, habrían de aprender nuevas técnicas para colocar los objetos dentro de las redes y sobre las "paletas" para evitar que se cayeran durante su trayectoria entre el barco y el andén.<sup>10</sup>

En términos generales, la aplicación de este equipo mecanizado aceleró el movimiento de los bultos, atados, costales y cajas, mientras que las funciones básicas y la organización del trabajo de los estibadores continuaban iguales. Estos laboraban en unidades de 10 a 12 hombres, tanto en los muelles como abordo. Las cuadrillas estaban agrupadas alrededor de cada escotilla del barco y manipulaban el flete que pasaba por ella. Los obreros, dentro de las bodegas de los barcos, tenían que laborar velozmente por largas horas, en lugares estrechos, para llenar las redes con bultos, cada vez que las bajaban los malacates. Cuando les tocaba cargar abordo, los estibadores habrían de colocar cuidadosamente los líos en los sitios indicados según el puerto de su destino. Además, era necesario aprovechar eficientemente el espacio disponible en la cala y acomodar los objetos para que no cambiaran de posición en mares alborotados.<sup>11</sup> En suma, las nuevas exigencias provenientes de la entrada de los vapores obligaron a la fuerza laboral a acostumbrarse a un ritmo de trabajo más intensivo.

Los criterios económicos de los representantes de las líneas navieras afectaron las labores en otra forma. Convencieron a las autoridades del puerto de la imperiosa necesidad de establecer un rápido embarco y desembarco de sus vapores; asimismo, consiguieron el permiso para que los estibadores trabajaran de noche. Como esta concesión se basaba en los requisitos peculiares

de los vapores, sus agentes lograron que, al oscurecer, los navíos de vela se quitaran de los muelles para dar preferencia a las naves de potencia.<sup>12</sup> La ventaja acordada para los nuevos barcos y la discriminación contra las goletas, aceleraron la transición al nuevo sistema de trabajo, mismo que reflejó una rápida adaptación a la tecnología moderna y a las novedosas exigencias de las compañías propietarias de los buques.

Además de las influencias externas, ciertos factores locales provocaron cambios fundamentales en la forma de trabajar de los alijadores, así como en sus relaciones con los patrones. Hasta 1897, cada agencia marítima contrataba directamente a los estibadores necesarios para el alijo de los barcos de su representación.<sup>13</sup> De esta manera, cada grupo de obreros solicitaba empleo en las distintas casas navieras (o a cada delegado en el muelle) cuando los buques respectivos llegaban al puerto. Este sistema les otorgó cierta libertad a los trabajadores para escoger la clase de barco en que deseaban laborar y, hasta cierto punto, les permitió decidir no trabajar cuando no querían hacerlo. Puede imaginarse que algunos hombres preferían manejar cargas minerales, otros bultos, otros costales o cajas; algunos deseaban trabajar por largos periodos mientras otros se contentaban con tan sólo un día o varias horas de actividad.<sup>14</sup>

Esta libertad de los alijadores empezó a erosionarse a partir de 1897. En ese año, un norteamericano, el señor Edward M. Rowley, organizó una compañía contratista que se encargaba de proveer la fuerza de trabajo de estiva en el puerto. Logró monopolizar el negocio en un año. Las agencias navieras dejaron de tratar directamente con los alijadores y negociaron exclusivamente con la Casa Rowley. Esta, que ahora fungía como el empleador de los alijadores, estableció una jerarquía de oficinistas y verificadores para estructurar y administrar las labores de carga y descarga. Se instituyó un sistema por medio del cual las cuadrillas se turnaban en el trabajo de

acuerdo con la demanda de mano de obra. Si un hombre o una cuadrilla se negaba a desempeñar el tipo de maniobra que se le asignaba, perdería la oportunidad de trabajar, hasta que su número apareciera nuevamente a la cabeza de la lista.<sup>15</sup>

Este procedimiento ahondaba uno de los problemas más sensibles para los laborantes de los muelles: la irregularidad de su ocupación. De por sí, la estiva y desestiva no era una operación constante ni fija, sino que fluctuaba de día en día según el número de barcos en el puerto, el tamaño de éstos y el tipo, la cuantía y la duración del manejo de la carga. Aunque la mayoría de las líneas de vapores tuviera itinerarios establecidos, con frecuencia se daban retrasos imprevisibles, sobre todo debido al mal tiempo y a atrasos en el movimiento de mercancías en los puertos. Por otro lado, algunos barcos navegaban irregularmente. De esta manera, la demanda de estibadores oscilaba de un día a otro. Por eso, el incremento del tráfico náutico que resultó de la modernización del puerto, incrementó la demanda de trabajadores, mas no afianzó su regularidad.

Las variaciones del volumen naviero también afectaban a la misma Casa Rowley. Esta se afanaba para tener siempre disponible una masa de hombres listos para resolver cualquier contingencia. A fin de cumplir con esta meta, el contratista pretendía contar con una reserva de jornaleros capaces de atender a las necesidades del mayor número de embarcaciones que cupiera en el puerto. La Rowley logró este propósito mediante la rotación de las cuadrillas. Le fue posible mantener en expectativas de empleo a grandes aglomeraciones de gente, gracias a que durante la mayor parte del tiempo, la oferta de mano de obra excedía su demanda. Así, la consolidación de todas las operaciones de carga y descarga bajo la responsabilidad de una sola empresa, institucionalizó la irregularidad de esta ocupación.<sup>16</sup> Estas mismas circunstancias le permitieron a Rowley mantener un bajo nivel en los salarios.<sup>17</sup>

cualquier trabajador insatisfecho con el jornal, sabía que afuera esperaban muchos hombres, quienes gustosamente aceptarían la oportunidad de ocupar su lugar a fin de ganar unos centavos para llevar a casa. El hecho de que había solamente un empleador en la rama, fortaleció el control que éste podría ejercer sobre el mercado de trabajo.

Estas vicisitudes no fueron todas las penalidades del trabajo que conocieron los estibadores mexicanos de Tampico, a raíz de la modernización del puerto. Su nivel de desempleo se acrecentaba porque la compañía Ferrocarril Central Mexicano importaba centenares de obreros de las colonias inglesas y francesas del Caribe para laborar en sus muelles en Doña Cecilia. La explicación que la empresa daba al respecto era: "...las clases obreras nativas... no desean hacerlo, ni pueden realizar el tipo de trabajo para el cual se están importando los negros..."<sup>18</sup>

Los operarios foráneos se utilizaron principalmente en el desembarco del carbón de piedra y del coque, una de las tareas más arduas y agotadoras que se ejecutaban en los muelles.<sup>19</sup> Antes de que se construyera en 1903 un andén para su manejo exclusivo, estos minerales se descargaban manualmente a razón de 160 toneladas diarias por cada escotilla.<sup>20</sup> Las modificaciones del muelle se redujeron al empleo de unos aparatos estacionarios que conducían el carbón y el coque hacia los carros del ferrocarril. Las tareas más duras tenían que seguirse haciendo a mano; por ejemplo, los obreros todavía tenían que llenar con palas, desde la cala, las tinas que alzaban las gruas de vapor.<sup>21</sup>

Este tipo de explotación intensiva de mano de obra, ilustra por qué la empresa ferrocarrilera prefería contratar a los jornaleros de las colonias. Deseaba contar con un conjunto de asalariados más dóciles y más dispuestos a prestar sus servicios bajo las condiciones de trabajo mencionadas que los que se podían conseguir en Tampico. Los braceros antillanos vivían aisladamente en barracas y pequeñas casas de alquiler en el pobla-

do de Arbol Grande. Ni hablaban español, ni tenían mucha vida social o contacto con los residentes de Tampico. La separación física y cultural de los trabajadores inmigrantes antes hizo posible que los empleadores evitaran los problemas del ausentismo y del llamado "San lunes".<sup>22</sup> Por lo demás, la empresa les pagaba directamente sólo la mitad de su sueldo a los operarios importados; remitía el resto a Jamaica, donde los asalariados lo recogían a su regreso después de cumplir con las estipulaciones del contrato.<sup>23</sup> Tal arreglo, tendía a asegurar el buen comportamiento y obediencia de los obreros durante su estancia en Tampico. Con la amenaza de la deportación y el peligro de perder la mitad de su sueldo, los braceros importados acataban escrupulosamente las leyes y se mantenían estrictamente dentro del marco del orden público.

De lo anterior, se puede ver cómo la modernización del puerto afectó durante los años noventa a la fuerza laboral de los muelles. Se incrementó la intensidad de las labores, pero se deterioró el nivel de salario que percibía el jornalero por una unidad de trabajo determinada. Se institucionalizó la irregularidad del empleo, a la vez que se disminuyó la independencia del estibador para elegir su trabajo. Por su parte, las casas consignatarias y líneas navieras obtuvieron una sistematización de la carga y descarga de los buques mediante el contratista Rowley, quien se encargó de explotar más racional y eficientemente la mano de obra. Esta dinámica modernizante sin duda exacerbó las tensiones sociales, pero el aparato gubernamental se orientaba hacia la preservación de la tranquilidad pública.

La definición de la tranquilidad pública, así como su mantenimiento, estaba a cargo de las autoridades locales y estatales. A la cabeza de los poderes que ejercían el mando civil de la plaza estaba el visitador político permanente del distrito sur del estado de Tamaulipas. El presidente municipal era el segundo hombre más

poderoso en las esferas administrativas y políticas de la ciudad. Muchas de las disposiciones emanadas de las dependencias administradas por estos dos funcionarios estaban orientadas directa e indirectamente al beneficio de los más poderosos intereses económicos de Tampico.

Las mejoras portuarias y las campañas sanitarias de la ciudad, propugnadas por los ayuntamientos y patrocinadas por los visitantes políticos permanentes, contribuían desproporcionadamente a socorrer el bienestar de la gente "importante". Por ejemplo, el aumento del tráfico marítimo y del volumen de mercancías manejadas en los muelles provocado por la modernización del puerto, en mucho favoreció a las operaciones de las casas mercantiles. El centro comercial de la ciudad, donde se encontraban las residencias y negocios de las personas económicamente solventes, fue el único lugar donde se empedraron y adoquinaron las calles. El sistema de drenaje y agua potable servía a la misma zona, brindando comodidad y elementos de salubridad para las personas que allí vivían. Pero las secciones más alejadas de las dos plazas principales carecían de esos servicios y sus arterias eran de tierra apisonada, mismas que se llenaban de charcos y lodo durante las temporadas de lluvia.<sup>24</sup>

Entre 1880 y 1914, varios de los comerciantes más importantes desempeñaron el cargo de presidente municipal.<sup>25</sup> Su influencia en el gobierno local significó que la bienandanza de sus establecimientos y la de las empresas de la gente de su clase figurara prominentemente entre las prioridades de las autoridades. Por eso, el gobierno municipal se esforzaba por mantener un ambiente de estabilidad y tranquilidad en el cual pudieran prosperar sus negocios.

Garantizar los intereses de la gente importante implicaba ejercer control sobre la población. Esto a veces requería de la represión de los elementos sociales considerados como amenaza a la conservación de la armonía social, sin la cual la industria y el comercio de Tampico supuestamente no

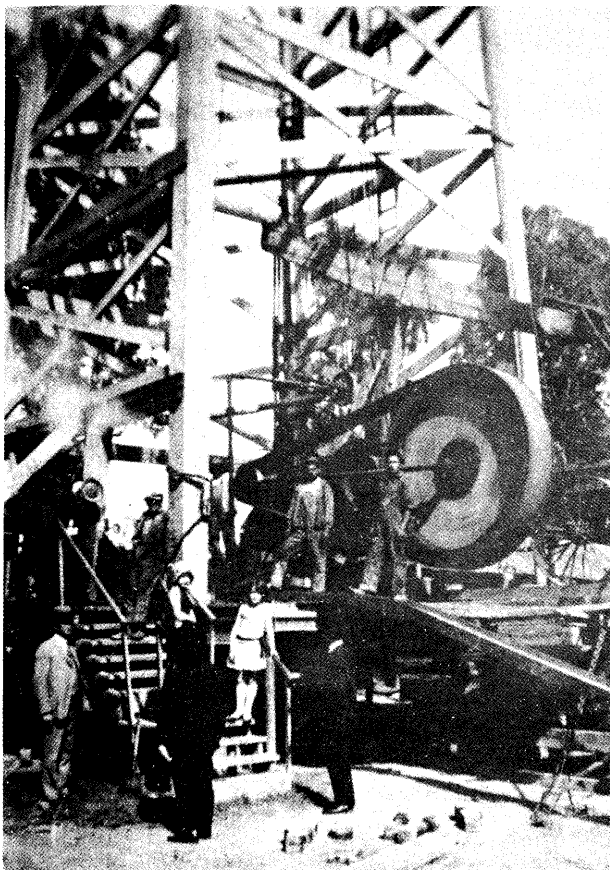
podían florecer. Para los que estaban en el poder, la falta de empleo, la que padecían muchos aparentemente, representaba una amenaza para la paz. Por eso, durante 1904 se ordenaba "... a la policía para que exija a los numerosos jornaleros que sin ocupación vagan por las calles, la cédula que acredite, el que subsisten de honesta ocupación, y en caso de no presentarla, detenerlos internos hasta que comprueben el trabajo a que están dedicados..."<sup>26</sup> El cumplimiento de esa disposición, además de otras tareas represivas para asegurar la tranquilidad de la población, se realizaba por medio de un numeroso cuerpo policíaco bajo la vigilancia del visitador político permanente.

Al igual que en otros pueblos y ciudades del México porfirista, la acción del gobierno tampiqueño favorecía a unos cuantos, mientras que mediante la represión generalizada se intentaba mantener a otros muchos bajo control. Esta política perpetuaba la inmensa disparidad económica y social, lo que fue uno de los rasgos fundamentales propios de la organización social tampiqueña durante los años anteriores a la bonanza petrolera.

La estructura social de la ciudad se formaba principalmente por dos grupos de desigual fuerza y tamaño que se miraban a través de una ancha llanura. En un extremo, estaban los miembros de la clase pudiente, donde en manos de unas cuantas familias, se concentraba el grueso de la riqueza global. En 1913, varios años después de que el comienzo del auge petrolero estimulara la venta de terrenos, toda la propiedad urbana se encontraba bajo el dominio de 168 personas. De ellas, 13 acaparaban el 32% del valor total de las fincas.<sup>27</sup> Varios de estos terratenientes también eran los dueños de un puñado de establecimientos mercantiles que controlaban de cabo a rabo el comercio de la plaza.<sup>28</sup> Entre 1905 y 1907, por lo menos, toda la actividad económica de compra-venta de productos en la ciudad, que en esos años tenía más de 20 000 habitantes, pasaba por 107 establecimientos.<sup>29</sup>

El pequeño núcleo de privilegiados que ejercían este control vivía más que cómodamente.

Al otro extremo del espectro social se encontraban, quizás, el 90% de la población total tampiqueña, que subsistía en calidad de jornaleros, cargadores, estibadores y otros trabajadores manuales sin calificación. En 1896, los haberes diarios devengados por estos obreros rasos, fluctuaban entre 50 y 75 centavos, mientras que los hombres que conocían el oficio de estibador, ganaban entre 1.00 peso y 1.25 por el día de 12 horas.<sup>30</sup> Sin embargo, habría que tomar en cuenta que estos sueldos solamente se percibían esporádicamente dada la irregularidad del empleo, de tal manera que los ingresos promedio diarios estaban más abajo. De cualquier



Plataforma para la extracción de petróleo en los años veinte. (Fototeca INAH).

manera, los salarios percibidos apenas alcanzaban para cubrir los gastos de una familia, ya que, para considerar nada más la alimentación, los frijoles costaban 12 centavos por kilogramo, el maíz 4 centavos por litro, los huevos 3 centavos cada uno, el azúcar 20 centavos el kilogramo, la cebolla se ofrecía a 14 centavos el kilo y la carne de res al por mayor a 20 centavos el kilo. Se puede deducir de las observaciones del cónsul norteamericano en Tampico que, en 1896, la mayor parte de la población tenía dificultades para sufragar los gastos de alimentación.<sup>31</sup>

En el transcurso de los años, la irregularidad de la ocupación no mejoró, en cambio los precios de los artículos de consumo básico aumentaban más rápidamente que los salarios. Por ejemplo, en 1909 la recompensa diaria del obrero sin especialización se había incrementado a un peso.<sup>32</sup> Pero en 1907, el costo del maíz estaba a más del doble de su cotización en 1896.<sup>33</sup> Por eso, los dos principales grupos en que se dividía el grueso del conjunto tampiqueño se encontraba en los extremos de la opulencia y la miseria, entre los cuales existía un extenso páramo.

Los pocos moradores de este espacio social eran un reducido número de artesanos, negociantes de corta escala y profesionistas, quienes formaban la diminuta clase media de Tampico. Por su parte, los obreros calificados se ocupaban en los pequeños y medianos establecimientos productivos donde sus habilidades y conocimientos les dieron cierta independencia de acción y señorío sobre la realización de su trabajo. Los maestros de oficio percibían un salario de aproximadamente el doble del sueldo de los jornaleros y formaban un grupo aparte en sus hábitos y costumbres.<sup>34</sup> Estos menestrales laboraban en un total de 35 talleres: herrerías, hojalaterías, carrocerías, sastrerías, panaderías, fundiciones, relojerías y joyerías, plomerías, carpinterías, mueblerías, corderías y zapaterías, además de una pequeña refinería de petróleo y dos plantas eléctricas. Con todos, su número probablemente no excedía a los 150.<sup>35</sup>



A su vez, los abarroteros y comerciantes con puestos de limitada magnitud, eran individuos de pocos recursos que habían juntado unos cuantos pesos para aventurarse en las aguas del mercado. Tarde o temprano, muchos de éstos naufragaron debido a que el mercado estaba monopolizado por contados establecimientos grandes. Durante el próspero año de 1905 se abrieron 75 de estos “changarros”, con capital en giro de menos de 140 pesos cada uno; en el mismo lapso, fracasaron 50 tienditas de la misma categoría.<sup>36</sup>

Existía algo de identificación entre los artesanos y los tenderos debido a la afinidad de su situación, a lo reducido de sus ingresos y a la similitud de su procedencia social. Por el contrario, el tercer grupo que componía la clase media tampiqueña —los profesionistas— aspiraba e imitaba el estilo de vida de los miembros de la clase alta, con quienes tenían un mayor contacto. Este conjunto de hombres incluía, abogados, dentistas, médicos, periodistas y otras profesiones que ofrecían sus servicios a los que tenían los recursos para remunerarlos. Eran pocos. En 1904 había quizás una veintena de ellos.<sup>37</sup> Durante estos años, los profesionales tuvieron por lo general poca participación en la política local, tal vez debido a que este campo de acción estaba reservado casi exclusivamente para los representantes de los intereses económicos predominantes de la ciudad.

Así se configuraba el panorama social de Tampico antes del auge petrolero. A semejanza de otros lugares de la república, donde el sistema porfirista funcionaba más o menos exitosamente, se trataba de una estructura de desigualdad, en la cual los pocos que acaparaban el poder se imponían a los muchos que estaban desposeídos hasta de su propia fuerza de trabajo. Esta situación que favorecía a unos cuantos, no se sostenía sólo por la fuerza, sino que también contaba con el apoyo de una serie de presiones sociales. Como es de esperarse, éstas prescribían normas de conducta que favorecían al sistema

imperante. Desde luego que las reglas sociales no emanaban directamente de las autoridades, sino que estaban incorporadas a las enseñanzas familiares, se predicaban desde el púlpito y se aprendían inconscientemente en la calle. Aleccionaban sobre la diferencia que merecían los influyentes y poderosos, la obligación de trabajar cumplidamente y de obedecer a los patrones, la necesidad de comportarse con recato para el bien común, la reverencia que se debía mostrar a los rectores de la comunidad por su benevolencia espontánea y la necesidad de respetar la jerarquía social. Las reglas de las autoridades reforzaban esto. De esta manera, el proceso de socialización integraba a los miembros de los diversos estratos, para que conocieran implícitamente su lugar en el sistema y para que aceptaran como inevitable su condición en él.<sup>38</sup>

En resumen, los trabajadores estaban en el primer peldaño de una sociedad en que, mediante diversos medios, se inculcaban hábitos de disciplina social que fomentaban y defendían el patrimonio de una minoría opulenta. El descontento popular hervía sigilosamente debajo de la superficie y con rara frecuencia brotaba a la luz del día. Cautivados por un ubícuo proceso de socialización, a menudo desempleados y vigilados por un aparato policíaco represivo, con pocas excepciones, los obreros aguantaban en silencio las penas de su situación.

Este panorama era producto de un complejo tejido de fuerzas sociales, económicas y políticas. Estos factores y su disposición eran comunes a muchos lugares del país durante el porfiriato, por lo que las condiciones en Tampico probablemente no eran significativamente peores que las de otros parajes mexicanos de la época. Tal vez eran mejores. La principal singularidad de Tampico era la ausencia de las faenas agrícolas y la presencia del trabajo portuario como quehacer primordial de la población. Las diferencias que esto implicaba —en términos de la estructura de poder, de la posibilidad de movilidad social y de los ritmos y oportunidades de empleo— tal

vez distinguían la experiencia de vida en esta ciudad de la de otras localidades de la república mexicana.

A pocos años, esto cambiaría notablemente. La industria petrolera y las actividades asociadas a ella modificaron los contextos político, social y laboral. Traerían oportunidades de cambio para aquellos que se sentían atrapados. A su vez, los cambios engendrarían nuevas contradicciones y pugnas, mismas que tuvieron que ser resueltas por medio de una contienda multiclasista.

### *La expansión petrolera*

Las fuerzas y sucesos que influyeron y determinaron el auge industrial de Tampico eran diferentes a las que se conocían en otros lugares de México. La fase más importante de su expansión y crecimiento aconteció entre 1910 y 1921, lapso durante el cual otras ciudades resintieron los efectos de la revolución. El puerto se constituyó en una especie de enclave social, político y económico. Su relativo alejamiento geográfico de otras urbes y el hecho de que no se situaba en el camino entre dos ciudades ni abordo de una ruta importante de tránsito, contribuyeron a que tradicionalmente estuviese distante del pulso de la nación.

En parte por ello, Tampico y el trabajo petrolero llegaron a tener un aire exótico. Circulaban por muchos lugares del país cuentos de toda índole acerca de las fantásticas oportunidades para hacerse rico con sólo el esfuerzo de agacharse para recoger las monedas de oro que rodaban por las calles.

Los principales campos petroleros se ubicaron al sur y al oeste de la ciudad, lo que propició que Tampico se convirtiera en el centro administrativo y productivo de la nueva industria de una amplia zona del noreste del país. El puerto ofrecía ventajas marítimas para la importación de maquinaria y enseres necesarios para la expor-

tación del producto; asimismo se ubicaba a una distancia razonable de los yacimientos de tal manera que se construyó una red de oleoductos que conducía el crudo a la ciudad para su procesamiento; además, poseía una incipiente infraestructura urbana compuesta por habitaciones, oficinas, obras públicas y sistema de comunicaciones que podían aprovechar las empresas industriales.

Entre 1910 y 1925 diversas empresas extranjeras invirtieron millones de dólares para dotar a sus instalaciones, cercanas al puerto, de sistemas modernos de exploración y exportación del líquido codiciado y de sus derivados. Siete refinerías principales, plantas de tratamiento, aglomerados de tanques de almacenamiento, estaciones de embarque, muelles, talleres, casas de bombeo, laberintos de tubería, etc., salpicaron el paisaje alrededor de la ciudad. Atraída por la oferta de empleo y la promesa de altos salarios durante momentos de intranquilidad social en otras partes, mucha gente emigró a la urbe. La población aumentó de 17 037 en 1910 a cerca de 150 000 en 1921.<sup>39</sup>

La gente que respondió a los fabulosos rumores de aventura, trabajo y riqueza de la zona petrolera, provenía sobre todo de los estados norte-centrales de México. La entidades federativas de donde emigraba gran parte de ella eran San Luis Potosí, Aguascalientes, Jalisco y Michoacán. Además de ser zonas donde el ritmo cotidiano de la vida se había visto afectado por el conflicto revolucionario, estas regiones se han identificado como lugares de donde números importantes de personas han migrado y siguen migrando a otros estados de la república y aun a los Estados Unidos. Esto sugiere que tal vez una porción significativa de la población migrante que pisó los caminos carreteros y que tomó los ferrocarriles rumbo a Tampico durante el primer cuarto del siglo veinte haya tenido algunos rasgos sociales, culturales y económicos similares a los de otros grupos o tipos de migrantes mexicanos en otras épocas.<sup>40</sup>

Cualesquiera que hayan sido los motivos de su peregrinación o las circunstancias generales de su existencia antes de emprender el traslado al puerto, en Tampico los recién llegados encontraron una situación distinta a la que dejaron atrás. Aparte de verse alejadas de los trastornos más visibles de la violencia bélica, la ciudad y la gente que la habitó, experimentaron rápidas y profundas transformaciones. El incremento poblacional, los cambios políticos suscitados por la revolución y las modificaciones económicas asociadas al impacto de la industria petrolera, provocaron dislocaciones en por lo menos tres aspectos de la vida cotidiana.

Primero, durante los doce años de 1910 a 1921, el número total de personas que requería de techo y habitación se multiplicó aproximadamente por seis veces. Sin embargo la construcción y ampliación de cuartos, casas, viviendas y vecindades no siguió el mismo ritmo de expansión. Además de encarecer enormemente el costo del alquiler de las moradas, este proceso aumentó de manera notable el hacinamiento. Esto, a su vez, afectó los términos en que los individuos se relacionaron en el ambiente social de Tampico. Durante los momentos de mayor escasez, se llegó a alquilar por metro cuadrado el piso de las casas con el fin de tener un lugar donde tender un petate por la noche. Era notorio el mal estado e insuficiencia en las vecindades de excusados y baños. Para mantener las condiciones higiénicas mínimas los inquilinos tuvieron que organizarse para realizar las tareas indispensables y para definir las responsabilidades colectivas. Esto implicó que se determinaran novedosas reglas de intercambio y solidaridad social.<sup>41</sup>

Segundo, a partir del triunfo del movimiento maderista en 1911, se debilitaron los mecanismos tradicionales de dominio político. Poco después del cambio de gobierno central, se realizó una multitudinaria manifestación de protesta popular contra el cabildo tampiqueño. Raras veces la gente del pueblo había participado en los asuntos de política local. El mayor número de gente

en y alrededor de la ciudad hizo más difícil la tarea de la gendarmería local para mantener el orden. Por lo demás, la desaparición en julio de 1911 del jefe político porfirista, simbolizó el desmoronamiento del antiguo sistema de control social. Sin la protección que tradicionalmente había sostenido a los cuerpos represivos, muchos miembros de éstos optaron por tomar trabajos mejor remunerados con las compañías petroleras.<sup>42</sup>

Posteriormente, cuando las huestes revolucionarias obligaron a las autoridades y tropas federales a abandonar la ciudad, el cambio de gobernantes regionales contribuyó al desprestigio de la autoridad pública y disminuyó el respeto popular por su mandato. Los nuevos administradores heredaron problemas complejos de sanidad pública, de escasez y encarecimiento de víveres básicos, de una galopante inflación y de conflictos obrero-patronales que aumentaban en número. Los dirigentes revolucionarios mostraron incapacidad para solucionar las dificultades más apremiantes de la población. Por un lado, las aspiraciones y rivalidades políticas de los comandantes militares propiciaron que éstos cambiaran de jurisdicción o que fuesen trasladados de puesto con alguna frecuencia. Las variaciones del estilo, tono, orientación y enfoque entre los jefes castrenses aparecieron como incoherencia y discontinuidad de la política oficial. Por otro lado, los intereses económicos establecidos de la plaza se opusieron a cualquier medida que regulara o afectase negativamente sus prerrogativas. De este modo, se manifestó la inhabilidad gubernamental para estabilizar los precios, regular el costo de la renta de vivienda y para mediar los conflictos entre trabajadores y patronos.<sup>43</sup> Esta conducción anémica de los asuntos políticos y su contraste con la tónica de mano fuerte que la precedió, dejó un vacío de poder. Surgirían, entonces, alternativas populares al margen de las instituciones para resolver los problemas inmediatos.

Tercero, múltiples renglones de la vida cotidiana

na se vieron sujetos a un proceso agudo de comercialización. El alquiler de piezas y cuartos de habitación se convirtió en un negocio magnífico. Era difícil que el trabajador contase con un lugar para descansar por la noche si no disponía de dinero. De modo parecido, las actividades de diversión proliferaron con el afán de lucro. Cantinas, cabarets, salones de baile, cines, etc., abundaron con el propósito de ofrecer al obrero un rato de distracción a cambio de aligerarle un poco del salario que ganaba. La monetarización de la economía también afectó a la salud personal. En la zona costeña donde se concentraba el negocio del oro negro, el paludismo era endémico. Su alivio se procuraba con cápsulas de quinina que se obtenían con mayor facilidad en las farmacias, donde gustosamente ofrecían venderlas a precios abusivos.<sup>44</sup>

Circunstancias como éstas definieron el contexto en el cual se dieron modificaciones de comportamiento individual y colectivo. Representaron, en mayor o menor grado, variaciones de las reglas de cómo debería funcionar la sociedad. Tampico, en calidad de emporio de inmigrantes, tenía la peculiaridad de ser una urbe sin historia y costumbres que arraigaran socialmente a los habitantes. Más aún, debido a que la mayor parte de los inmigrantes durante este periodo eran hombres jóvenes, los elementos normativos del comportamiento eran suficientemente holgados. Por otro lado, la satisfacción de casi todas las necesidades básicas reclamaba la intermediación del dinero. Así, la transformación del individuo en el contexto industrial tenía mucho que ver con su relación con los medios de adquisición del circulante, el significado social de éste y la postura del individuo frente a las alternativas sociales que abría su posesión.

La forma más factible de obtener dinero, a parte de la del robo, era mediante el trabajo. Las compañías petroleras ofrecieron salarios atractivos, por lo menos en comparación con los que se pagaban en otras regiones del país, para construir refinerías, tender oleoductos, edificar

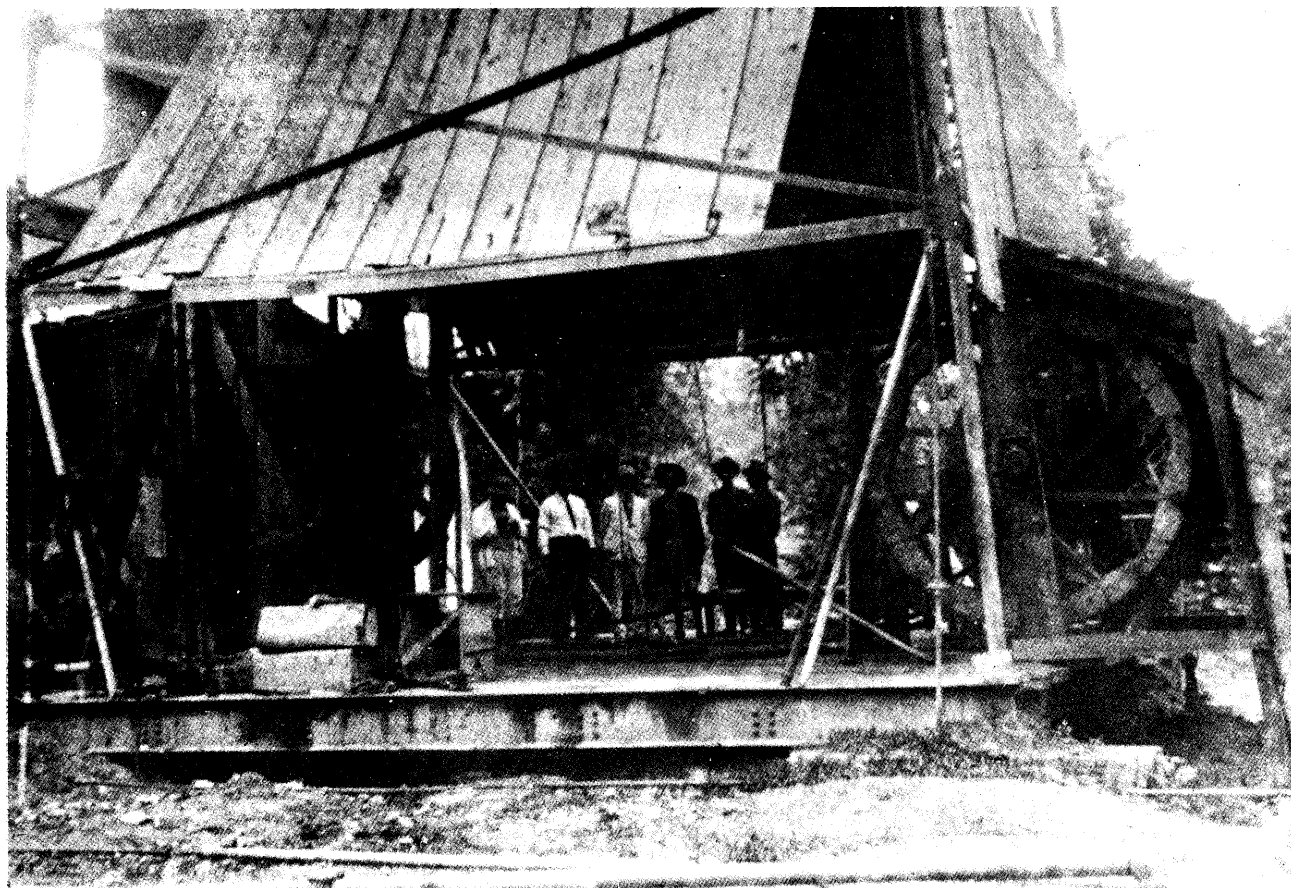
instalaciones de bombeo y almacenaje, así como para abrir vías de acceso y manejar dispositivos y sistemas de tratamiento una vez que se comenzara la explotación del hidrocarburo. En la explotación y aprovechamiento del oro negro se utilizaban procesos cuya tecnología provenía principalmente del exterior. Empero, la implantación de una nueva industria también englobaba múltiples actividades laborales que eran similares a las que se llevaban a cabo habitualmente en otros negocios. Se tenían que construir casas y edificios, realizar trabajos de plomería e instalaciones eléctricas, pintar paredes, abrir brechas, trasladar equipo y materiales de un lugar a otro, etc. No obstante, además de las herramientas y artículos de construcción, las empresas del hidrocarburo también importaron sus propias ideas acerca de cómo organizar y llevar a cabo el trabajo. Poseedores del capital y dueños de la tecnología decidían sobre el monto a pagar a la mano de obra y sobre el tipo y cantidad de materia prima a utilizar, para convertir los montones de ladrillo, cemento, tubos, válvulas, calderas, alambiques, etc., en unidades de producción para su beneficio. Dentro de su lógica empresarial, que medía tiempo y costos contra rendimiento y ganancias, parecía normal a los capitanes de la industria que ellos también regimentaran los procesos laborales.

Para ello se efectuaba una división del trabajo que disgregaba a los componentes de una obra compleja en una serie de tareas elementales. Departamentos de ingenieros trazaban de antemano los pasos a seguir en la construcción de edificios, en la elaboración de piezas, en la realización de tareas de mantenimiento, etc. Así, para los trabajos que demandaban obreros no especializados se asignaba a un capataz la responsabilidad de que su cuadrilla cumpliera con una de las partes básicas de la obra global. Si se trataba, por ejemplo, de la construcción de un edificio, posiblemente le tocara a un grupo de albañiles levantar, cada día, una distancia medida de muro. Mientras cada obrero sabía como pegar

ladrillos, la naturaleza de la construcción total, le era un misterio. Los albañiles, para los usos especializados, tenían que seguir al pie de la letra las instrucciones del capataz (quien a su vez procuraba cumplir con los requisitos fijados por los ingenieros). A veces sucedía que la división de labores estaba tan atomizada, que los trabajadores no podían medir la calidad de su propia producción sino por los comentarios del cabo de cuadrilla.<sup>45</sup>

Este proceder permitía a las compañías vigilar y controlar de cerca el rendimiento de sus obreros. Contrataban diariamente a los operarios necesarios para las obras en progreso y disolvían las cuadrillas tan pronto como terminaran su función. De este modo, muchas unidades de tra-

bajo existían por un solo día. El capataz juntaba un nuevo grupo cada mañana de acuerdo con la tarea asignada. Podía contar con la misma gente, o bien podía buscar un equipo nuevo, o requerir sólo a unos cuantos conocidos para mezclarlos con los principiantes. Esta forma de estructurar el trabajo incorporó aspectos de inseguridad a los ritmos laborales. El jornalero no sabía, de un día para otro, en qué se le ocuparía, ni siquiera si iba a encontrar trabajo. De esta manera no se creaba mucho sentido de identificación con ninguna empresa y con frecuencia los operarios no calificados se trasladaban diariamente de una a otra compañía en busca del empleo que más les convenía. No tardó mucho tiempo para que se manifestaran las consecuencias de este



Exploración y explotación del petróleo en el corazón de las selvas mexicanas. (Fototeca INAH).

sistema. El trabajador terminó sintiéndose un simple vendedor de su fuerza de trabajo dispuesta para ser aprovechada y utilizada como cualquier otro insumo de producción, sin que se preocuparan por la suerte que correría al día siguiente. El trabajo se convirtió en un medio de adquisición de dinero, mismo que servía para sobrevivir en el nuevo ambiente social de Tampico.

En Tampico, para mediados de la década de los veintes, se había operado una transformación de las relaciones entre sus habitantes. Los petroleros no sólo encararon formas nuevas de trabajo sino también formas nuevas de organización social. La importancia del dinero como vínculo central entre los hombres y mujeres rompió

con las relaciones establecidas de control social. El vacío político y la fluidez de una fuerza de trabajo sin ataduras tradicionales que normaran su conducta se combinaron con los conflictos surgidos entre obreros y empresas. De esta combinación nació una nueva manera de relacionarse entre los trabajadores y de entender los enfrentamientos con la empresa. En buena medida esto nos explica el carácter de la huelga de 1924, a la que hicimos referencia en la introducción de este artículo. También en buena medida estos elementos nos explican por qué, en la década anterior a la nacionalización de la industria petrolera, el sindicato de estos trabajadores tampiqueños se caracterizó por su cohesión y militancia.

<sup>1</sup> Elmer Lawrence Corthell, "The Tampico Harbour Works, Mexico" en *Minutes of Proceedings of the Institution of Civil Engineers, With Selected and Abstracted Papers*, Londres, CXXV (1895-1896), parte III, p. 262.

<sup>2</sup> National Archives, Washington, D.C., *Consular Dispatches from Tampico, Record Group 59*, microcopy No. 59 (en adelante, NA/RG 59/M304) rollo 7, cónsul Lieberknecht al Departamento del Estado, 21 de enero 1892.

<sup>3</sup> National Archives, Washington, D.C., *Tampico Post Records, Record Group 84*, Miscellaneous letters sent to U.S. consuls, embassy, and U.S. government departments", (en adelante, NA/TPR/CGD), p. 16, cónsul a Dishman, 11 de enero 1896.

<sup>4</sup> Public Records Office, Londres, *Foreign Office Records* (en adelante, PRO), FO50, Vol. 538 (el número del volumen seguirá el FO número, precedido por un diagonal. Ejemplo: FO50/538), pp. 117-21, cónsul al Foreign Office, Tampico 20 de agosto 1904.

<sup>5</sup> PRO, FO50/538, p. 113, vicecónsul al cónsul en México, Tampico 6 de mayo, 1904; PRO, FO50/538, p. 123, cónsul al Foreign Office, México 20 de agosto 1904.

<sup>6</sup> Juan Manuel Torrea e Ignacio Fuentes, *Tampico, apuntes para su historia*, Tampico, s.p.i., 1942, pp. 133-34; NA/RG 59/M304, rollo 7, cónsul Greathouse al Departamento de Estado, julio de 1889; Corthell, *op. cit.*, p. 260.

<sup>7</sup> National Archives, Washington, D.C., *Tampico Post*

*Records, Record Group 84*, "General correspondence" (en adelante, NA/TPR/GC), 1924, exp. 815.6, cónsul al Departamento del Estado, s/f, (informe del señor Verne Dyer, investigador de la empresa aseguradora y naviera inglesa, Lloyd's Register); Corthell, *op. cit.*, p. 262.

<sup>8</sup> *Ibid.*

<sup>9</sup> NA/TPR/CGD, p. 74, cónsul Magill al embajador en México, Tampico 19 de mayo 1900; John Lovell, *Stevedores and Dockers, a Study of trade Unionism in the Port of London, 1870-1914*, Londres, Mac Millan and Company, Ltd., 1969, pp. 22, 26-27.

<sup>10</sup> "Entrevista al señor Francisco Ruiz Hernández, realizada por S. Lief Adleson". Departamento de Estudios Contemporáneos, Instituto Nacional de Antropología e Historia (en adelante, DEC), PHO/4/57, Tampico 8, 9, 16 y 18 de septiembre 1976; "Entrevista al señor José Reyes Aguiñaga, realizada por S. Lief Adleson". DEC, PHO/4/61, Tampico 4 de diciembre 1976; Lovell, *op. cit.*, p. 37.

<sup>11</sup> "Entrevista al señor Filogonio Olguín Rojo, realizada por María Isabel Souza y S. Lief Adleson". DEC, PHO/4/46, Tampico 4 y 5 de mayo 1975; "Entrevista al señor Juan Castillo Martínez, realizada por S. Lief Adleson". DEC, PHO/4/85, Tampico 9 y 10 de marzo 1978; "Entrevista al señor José Reyes Aguiñaga", *op. cit.*; Lovell, *op. cit.*, p. 37-40.

<sup>12</sup> NA/TPR/CGD, p. 74, cónsul Magill al embajador en México, Tampico 19 de mayo 1900.

13 También las casas navieras dotaban los muelles con la maquinaria y herramientas necesarias para las labores. Véase Secretaría de Fomento, Colonización y Comercio, *Memoria del Congreso de la Unión*, México, s.p.i, 1885, p. 7.

14 "Entrevista al señor Filogonio Olguín Rojo", *op. cit.*; "Entrevista al señor José Reyes Aguiñaga", *op. cit.*; "Entrevista al señor Francisco Ruiz Hernández", *op. cit.* Para una descripción sobre las distintas clases de barcos, cargas, horarios, etc., y sobre la especialización de los estibadores en los puertos de Inglaterra, véase W.M. Langdon, "Casual labor at the Docks" en *The Toynbee Record*, XXIV: 6 (marzo 1912), pp. 78-86. Con respecto a la reacción de los estibadores acerca de la frecuencia de ocupación, véase Raymond Charles Miller, "The Dockworker Subculture and some Problems in Cross-Cultural and Cross-Time Generalizations" en *Comparative Studies in Society and History*, Vol. 11, Núm. 3 (junio 1969).

15 Archivo General de la Nación, México; Ramo de Trabajo (en adelante, AGN-RT), 1914-8 (232-24-3), pp. 46-51, Ortega Elorza al Departamento del Trabajo, s/1, 28 de marzo, 1914; AGN-RT, 1913-8 (206-24-3), Múm. 3, copia del contrato entre la casa Rowley y el Gremio Unido de Alijadores (en adelante, GUA) en el cual se refiere al antiguo sistema para turnar las cuadrillas.

16 En enero de 1905, el presidente municipal de Tampico hizo referencia a la gran cantidad de jornaleros sin ocupación que vagaba por las calles, mientras que el cónsul británico y su colega norteamericano describieron el gran aumento del número de barcos que habían llegado al puerto durante los últimos años. Véase Archivo Histórico del H. Ayuntamiento de Tampico (en adelante, AHT), "Memoria de labores que leyó el presidente municipal saliente de 1904", 1 de enero, 1905; PRO, FO50/544, pp. 60-61; cónsul Jerome al Foreign Office, México 20 de marzo 1905; National Archives, Washington, D.C., *Numerical and Minor Files of Department of State, 1906-1910, Record Group 59*, cónsul Magill al Departamento del Estado, Tampico 13 de noviembre 1906. Para una descripción del funcionamiento del sistema de contratación de estibadores y el método comúnmente utilizado en otros puertos del mundo para tratar el problema de las fluctuaciones de la mano de obra, véase Lovell, *op. cit.*, p. 33.

17 Véase el capítulo 3 de S. Lief Adleson "Historia social de los obreros industriales de Tampico", México, El Colegio de México, tesis inédita, 1982.

18 PRO, FO50/162, cónsul británico en la ciudad de México al Foreign Office, 6 de agosto 1900.

19 AHT, exp. 6-1909, s/n, superintendente de la terminal de la Compañía Limitada del Ferrocarril Central Mexicano al presidente municipal, 23 de febrero; "Entrevista al señor Filogonio Olguín Rojo", *op. cit.*

20 PRO FO50/538, p. 123, cónsul al Foreign Office, México, 21 de agosto 1904; NA/TPR/CGD, p. 173, cónsul al superintendente de la Monterrey & Gulf Railroad, 2 de mayo de 1897.

21 NA/TPR/GC, 1914, exp. 863, vicecónsul Bevan al Departamento del Estado, 29 de septiembre; "Entrevista al señor Filogonio Olguín Rojo", *op. cit.*

22 AHT, exp. 3-1905, "Manifiesto de hacienda presentados", 6 de octubre; PRO, FO50/164, vicecónsul británico al cónsul en la ciudad de México, Tampico 2 de agosto, 1900. En 1909 el superintendente de la citada compañía se quejó repetidamente de que muy pocos obreros mexicanos concurren al trabajo las mañanas después de los bailes en Doña Cecilia, por lo que declaró que se veía precisado a importar nuevamente a los trabajadores antillanos. Véase AHT, exp. 6-1909, s/n, superintendente de la terminal de la Compañía Limitada del Ferrocarril Central Mexicano al presidente municipal, 20 y 23 de febrero.

23 PRO, FO369/23, exp. 13844, vicecónsul al cónsul en la ciudad de México, Tampico 28 de julio, 1905.

24 *Memoria...*, *op. cit.*, p. 7; AHT, exp. 43-1909, s/n, presidente municipal al secretario del estado y del despacho de comunicaciones, 11 mayo, en el cual la autoridad local afirmó que las obras de saneamiento de la ciudad y las de la construcción de las escolleras hicieron "...abrigar a todos los hombres de negocios fundadas esperanzas de que la ciudad sería en término lejano un centro mercantil de primer orden..."; NA/TPR/GC, 1924, exp. 815.6, cónsul al Departamento del Estado, s/f (1924), "Compendio estadístico del puerto de Tampico, México"; Torrea y Fuentes, *op. cit.*, p. 317.

25 Torrea y Fuentes, *op. cit.*, pp. 380, 430-33.

26 AHT, exp. 1-1905, "Memoria de Labores que leyó el presidente municipal saliente de 1904", 1 enero.

27 AHT, exp. 4-1913, s/n, tesorero municipal al presidente municipal s/f (1913), "Lista de causantes de la contribución de fincas para el año 1913".

28 NA/TPR/GC, 1910, exp. s/n, cónsul al Departamento del Estado, 22 de agosto, "Directorio de los comerciantes principales de Tampico".

29 "1905. Noticia de los establecimientos mercantiles existentes en el estado, con expresión del capital aproximado en giro" en *Anuario estadístico del estado de Tamaulipas, año 1905*, Ciudad Victoria, tomo 1, núm. 5 (1906), pp. 97-104; Torrea y Fuentes, *op. cit.*, pp. 285-86.

30 NA/RG 59/M304, rollo 7, cónsul Maguire al Departamento del Estado, Tampico 4 de septiembre, 1896; NA/TPR/CGD, p. 74, cónsul Magill al embajador en México, 19 de mayo, 1900.

31 NA/RG 59/M304, rollo 7, cónsul Maguire al Departamento del Estado, Tampico 4 de septiembre, 1896.

32 La Compañía Mexicana de Express, S.A., pagaba \$1.00 diario a sus cargadores y la Compañía Eléctrica de Tampico, S.A., también remuneraba a sus fogoneros y engrasadores a razón de \$1.00. Véase AHT, exp. "Manifiestos de hacienda presentados", n. "Letras C, D y E", 1909.

33 National Archives, Washington, D.C., *Tampico Post Records, Record Group 84*, "Comercial letters sent and received", 1907, cónsul a la "El Maíz Sugar Plantation Company" (de Chicago, Illinois), 6 de mayo.

34 AHT, exp. 7-1907, s/n, presidente municipal a la Dirección General Técnica, 7 de abril, en el cual incluye una lista de los establecimientos y talleres industriales; NA/RG 59/M304, rollo 7, cónsul al Departamento del Estado, 4 de septiembre 1896, "Lista de salarios percibidos en el distrito consular de Tampico".

35 "Estadística industrial" en Estado de Tamaulipas, Dirección General Técnica, *Anuario estadístico del estado de Tamaulipas, año 1905*, Ciudad Victoria, tomo 1, núm. 4 (1906), pp. 48-51; AHT, exp. 7-1905, s/n, presidente municipal a la Dirección General Técnica, 7 de abril.

36 AHT, exp. s/n-1905, s/n, "Aperturas de giros mercantiles en Tampico durante el año 1905"; AHT, exp. 4-1905, s/n, "Clausura de giros mercantiles durante el año".

37 AHT, exp. 1-1904, s/n, presidente municipal a la Dirección General Técnica, 7 de abril, "Lista de médicos y abogados en Tampico" y "Publicaciones periódicas en el municipio".

38 Un buen ejemplo de esta ideología dominante fue articulado por el señor Pablo Soulés, antiguo tampiqueño activo durante muchos años en esferas oficiales de la comunidad:

*No obstante la heterogeneidad de los elementos que constituirían el vecindario de Tampico, todos convinieron en la más completa confraternidad, llegando a constituir un conglomerado social, en el que imperaron los más nobles principios de moralidad y cultura. La honorabilidad era condición que todos procuraban conservar, y la probidad de sus habitantes era proverbial en todas las clases.*

*Los que más podían, ayudaban al que necesitaba auxilio, y todos rivalizaban en actos de filantropía. Tampico se sentía... satisfecho de que nunca hubo aquí sino gente dedicada al trabajo, llenando con él todas las necesidades de sus existencias.*

Citada en Torrea y Fuentes, *op. cit.*, p. 131-32.

39 Boletín municipal de Tampico, v. 48 (25 de diciembre 1910); AHT, exp. 4-1918, s/n, Cámara Nacional de Comercio de Tampico al presidente municipal, 14 de agosto; NA/TPR/GC, 1918, exp. 610, cónsul al Departamento del Estado, 21 de noviembre, "Tampico, México: its past, present, and future"; Ezequiel Ordoñez "El petróleo en México, bosquejo histórico" en *Revista mexicana de ingeniería y arquitectura*, vol. III, núm 3, 15 de diciembre 1932.

40 Las observaciones acerca de la procedencia de los inmigrantes se basa en diversos tipos de evidencia. Por un lado, referencias casuales de lugares de origen, aunque no tiene ninguna representatividad del conjunto de la población, sugieren que numerosos hombres provienen de las regiones mencionadas. Véase, por ejemplo, AHT, exp. 27-1915, jefe de la brigada sanitaria al presidente municipal, 31 de octubre, 30 de noviembre y 1 de diciembre en el cual incluye una lista de personas recluidas en el lazareto municipal y sus lugares de origen. Por otro lado, una lista de cerca de 2,000 pases de ferrocarril expedidos gratuitamente en 1921, para regresar a los obreros desempleados a sus lugares de origen, señala el predominio de sitios en los estados norcentrales como regiones de procedencia. Aunque esta evidencia no es más que una especie de índice de dispersión, puede ser indicativo de los lugares de dónde migraba la gente: Acámbaro, Michoacán,

Cd. Valles, San Luis Potosí, Salamanca, Guanajuato, Encarnación de Díaz, Jalisco, etc. Véase AHT, exp. 83-1921, octubre, 1921.

41 El incremento de hacinamiento se documenta a través de los años en varios expedientes del Archivo Histórico del Ayuntamiento de Tampico. Véase por ejemplo, expedientes 23-1914, 21-1914, 9-1916, 145-1917, 31-1918, en los cuales los informes de la brigada sanitaria dan cuenta del proceso. De modo parecido, el creciente grado de organización de los inquilinos para resolver de manera mancomunada los problemas de higiene y comodidad mínima se documenta en el mismo archivo. Véase por ejemplo, AHT, exp. s/n - 1914, s/n, brigada sanitaria al presidente municipal, 3 y 10 de noviembre; AHT, exp. 15-1915, s/n, brigada sanitaria al presidente municipal, 26 de junio; AHT, exp. 3-1918, s/n, inquilinos de la vecindad conocida como "los 18 cuartos" al presidente municipal, 25 de mayo.

42 Ciro de la Garza Treviño, *La revolución mexicana en el estado de Tamaulipas. Cronología (1885-1973)*. México, Librería de Manuel Porrúa, 1973-1975, 2 vols., pp. 68, 71 y 73; National Archives, Washington, D.C., *Records of the Department of State Relating to the Internal Affairs of Mexico, 1910-1929, Record Group 59*, microcopy 274 (en adelante, NA/SDR) 812.00/2238, cónsul al Departamento del Estado, Tampico 16 de noviembre 1911; PRO, FO371/1392, n. 11270, cónsul Wilson al cónsul general en México, Tampico 27 de febrero 1912; AHT, exp. 112-1914, n. 453, presidente municipal al gobernador y jefe militar interino del estado, 7 de octubre.

43 Véase Adleson, *op. cit.*, pp. 248-288.

44 Sobre el costo del alquiler de casas y cuartos, véase, por ejemplo, AGN-RT, 1913-8 (220-24-1), legajo 26, exp. 68, pp. 9-11, Gremio Unido de Alijadores al Ministro de Hacienda, Tampico 21 de marzo; AHT, exp. 8-1915, s/n, jefe de la brigada sanitaria al presidente municipal, 23 de mayo; AHT, exp. 34-1916, s/n, 90 miembros del cuerpo municipal de policía al presidente municipal, 22 de septiembre; AHT, exp. 257-1917, n. 118, Francis M. Mendoza al presidente municipal, 23 de abril; AHT, exp. 257-1917, n. 181, Atenógenes M. Sevilla al presidente municipal, 16 de mayo; AHT, exp. 169-1917, n. 593, presidente municipal al Secretario de Hacienda y Crédito Público, 7 de julio; AHT, exp. 2-1918, n. 39, inspector de aguas al presidente municipal, 20 de febrero. En Adleson, *op. cit.*, pp. 335-337. Se documentan las formas en que el solaz y recreación llegaron a ser negocios de gran envergadura y uno de los principales destinos del excedente salarial. Por su parte existe amplia documentación en torno a la prevalencia del paludismo y otras enfermedades contagiosas en Tampico, además de las medidas adoptadas para su eliminación. Véanse, por ejemplo, NA/TPR/GC, 1912, exp. 600, s/n, vicecónsul encargado al presidente de la Metropolitan Pharmaceutical Company de New York, 18 de noviembre; AHT, exp. 66-1913, n. 226, presidente municipal al gobernador del estado de Tamaulipas, 28 de enero; "Entrevista al doctor León Fermín Gual Vidal, realizada por S. Lief Adleson". DEC, PHO/4/93, Tampico 14 y 16 de noviembre 1978; National Archives, Washington, D.C., *Tampico Post Records, Record Group 84*, "Sanitary Reports to Department of State", 6 de febrero 1908 al 31 de diciembre 1914.

45 Sobre la operación de las refinerías, la organización del trabajo y su impacto sobre la fuerza laboral, en la región de Tampico, véase Adleson, *op. cit.*, pp. 382-424.