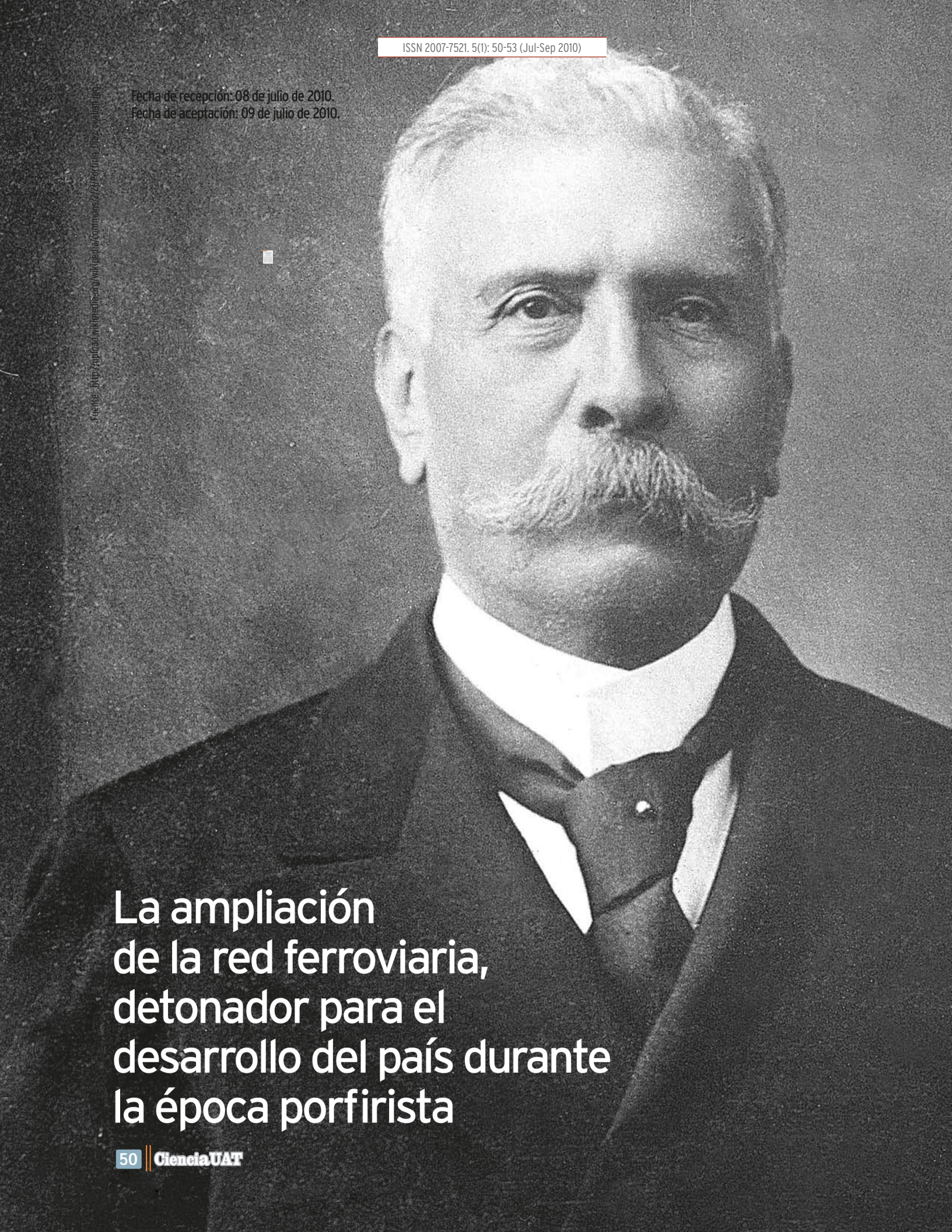


Fecha de recepción: 08 de julio de 2010.
Fecha de aceptación: 09 de julio de 2010.

Fuente: <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/2f/2f09.jpg>

A black and white portrait of Porfirio Díaz, a prominent Mexican leader during the Porfiriato. He is shown from the chest up, wearing a dark suit, a white shirt, and a dark tie. He has a full, light-colored mustache and is looking directly at the camera with a serious expression. The background is a plain, light color.

La ampliación de la red ferroviaria, detonador para el desarrollo del país durante la época porfirista



Fotografías de Tampico: Alba, R. (1)
Tamaulipas: reseña geográfica y
estadística. México: Librería de la
de C. Bouret.

Puerto de Tampico, principios del siglo XX.

EL PORFIRIATO EN TAMAULIPAS

Entrevista a Dr. Roberto Hernández-Elizondo,
Correspondencia: rohernand@uat.edu.mx
catedrático e investigador de la Unidad
Académica Multidisciplinaria en
Ciencias de Educación y Humanidades, UAT, México.
Por Genaro Arcos Navarro
Revista CienciaUat.

Mientras el mundo en la segunda mitad del siglo XIX se transformaba con el inicio de la revolución industrial surgida en la Inglaterra victoriana, México salía de cruentas guerras, intervenciones y batallas que le despojaron más de la mitad del territorio, dejando marcado atraso social y económico, la población era en su mayoría rural, el analfabetismo de casi el 90%.

En su libro “Empresarios extranjeros, comercio y petróleo en Tampico y la Huasteca (1890-1930)”, el catedrático de la Universidad Autónoma de Tamaulipas (UAT) Roberto Hernández Elizondo, señala en los antecedentes que amplios territorios estaban improductivos e inhabitados, la actividad económica era primaria concentrándose a la agricultura y ganadería, muchos recursos naturales inexplorados por la falta de tecnología e inversión, debido a la inestabilidad social y política que caracterizó a la primera mitad del siglo XIX en nuestro país.

Describe que luego de asumir el cargo de Presidente de la República el 5 de mayo de 1877, el gobierno de Porfirio Díaz emprende políticas modernizadoras al impulsar profundos cambios en las estructuras socio productivas y organizativas en ciudades y regiones del país.

Toda vez que el transporte de mercancías de exportación que se realizaba por Tampico solo ascendía al 1.1% y se efectuaba en carretas

desde lugares lejanos como Chihuahua, Aguascalientes, Zacatecas y Nuevo León, “caravanas” integradas por 500 carretas que se les llamaba “conductas” y que llegaban al Puerto de Tampico 2 ó 3 veces al año con mercancías agrícolas (zarza parrilla), ixtle, cueros, plantas medicinales y minerales. Corriendo el riesgo de que fueran asaltadas por bandoleros en el camino, “hubo casos que al no llegar la conducta al puerto, éste sufría las consecuencias adicionales al disminuir los volúmenes de exportación y decrecer la actividad económica”, comenta el investigador de la UAT.

CUNA DEL DESARROLLO

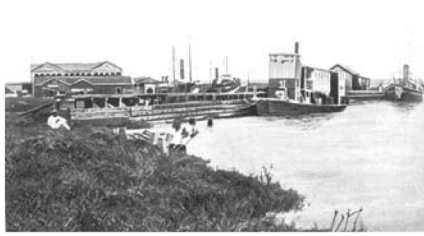
El doctor Hernández Elizondo en su libro “Empresarios extranjeros, comercio y petróleo en Tampico y la Huasteca” enfoca su estudio a la organización y desarrollo de lo que hoy es la zona conurbada de Tampico, Madero y Altamira en la época del porfirato.

Tamaulipas por su ubicación geográfica y con el puerto de Tampico insertado ya en las líneas marítimas internacionales, así como la aduana fronteriza de Nuevo Laredo, se convirtió en estado estratégico para el comercio exterior de nuestro país. Se requería construir la infraestructura de comunicaciones que dieran sustento al transporte de mercancías y así aprovechar el “boom” mundial derivado de la revolución industrial.

El Presidente Porfirio Díaz logra en octubre de 1880 la autorización del Congreso para contratar la construcción de nuevas vías férreas, pues solo existían hasta ese entonces 460 kilómetros (km)



Puente El Moralillo en Tampico, Tamaulipas, finales del siglo XIX.



Muelle del Tritón en Tampico, Tamaulipas, principios del siglo XX.

de ferrocarril que, prácticamente la red ferroviaria era de la capital del país a Veracruz.

Se inicia bajo concesión la construcción de la red ferroviaria en cuatro nuevos ejes: México-San Luis Potosí-Monterrey-Nuevo Laredo; San Luis Potosí-Tampico; Monterrey-Tampico; y México-Salina Cruz Oaxaca.

La red ferroviaria durante el porfiriato pasó de 460 km a 19 mil km lo que detonó las dos macro regiones que comprendió: El norte minero, ganadero e industrial que tuvo como eje el corredor Monterrey-La Laguna-Chihuahua, siendo la capital de Nuevo León el centro fabril.

Así como también la región central que tuvo como principales centros urbanos, fabriles y comerciales a Guadalupe, San Luis Potosí, Puebla y ciudad de México.

Ambas macro regiones al ser enlazadas por ferrocarril con la frontera norte y la costa del Golfo de México a través de los puertos de Veracruz y Tampico, aunado a la apertura del capital extranjero, principalmente europea, y el establecimiento de una serie de Bancos que financiaron el desarrollo de la agricultura, minería, comercio y la industria, México se insertó en el capitalismo y se abrió al comercio mundial.

Consecuencia de esta modernización, Tamaulipas en general y Tampico en especial resultaron altamente beneficiados. Con el tendido de la vía férrea San Luis Potosí- Tampico y Monterrey- Tampico, se dio "vida" a las comunidades asentadas a

lo largo de ambas rutas ferroviarias.

Ciudad Victoria, la capital fue una de las comunidades beneficiadas con el paso del ferrocarril, la agricultura, ganadería y en especial la citricultura se reactivaron. Pues sus productos podrían acercarse a los centros consumidores que representaron Monterrey y Tampico. Victoria dejó de ser la población a la vera del camino para sumarse al desarrollo económico.

La región de Tula y Jaumave alcanzaron notoriedad en la producción de fibras como el ixtle y la lechuguilla, ambos productos muy apreciados en Francia a donde se enfocaron las exportaciones que dieron vida a la región del IV Distrito como se le conoce en la actualidad.

En esa dinámica del desarrollo se tendió un ramal ferroviario de Linares a San Carlos y San Nicolás, para transportar el cobre, estaño y mármol que esa región minera producía y que tenía gran demanda en el mercado mundial.

La construcción de la línea ferroviaria Monterrey-Reynosa-Matamoros, fue posterior con relativo menor volumen en el transporte de las mercaderías.

Definitivamente el porfiriato benefició en gran proporción el desarrollo de Tamaulipas.

TAMPICO EL PRIMER PUERTO EN MÉXICO

Antecedentes

En la desembocadura del río Pánuco en 1823 y luego de varios intentos por los constantes



El faro de la Barra en Tampico, Tamaulipas, finales del siglo XIX.

ataques de los piratas capitaneados por "Lorencillo" los pobladores de Altamira repueblan el puerto de Tampico.

Al año siguiente se le habilita como puerto de altura y en 1825 ya está en las rutas marítimas internacionales, tocando en ese año 32 navíos, 23 de procedencia norteamericana y nueve española, dos años más tarde anclan naves francesas e inglesas. La ciudad se enlaza vía marítima con La Habana, Nuevo Orleans, Nueva York, Liverpool, Burdeos, El Havre, Hamburgo, Cádiz y Génova, y por tierra con los estados del centro y norte de la república.

EL PORFIRIATO

Con la llegada del ferrocarril en 1890 en dos rutas Monterrey-Tampico y San Luis Potosí-Tampico, el puerto se consolida como el principal centro comercial exportador de México al llegar en 1896 a representar el 22.1%, y más tarde con la explotación del petróleo diversificó sus exportaciones para alcanzar 36% en 1908, tres años antes de la caída del porfiriato.

La ciudad cumplió las funciones de terminal ferroviaria, puerto fluvial, puerto de cabotaje y puerto de altura.

En la cúspide de su crecimiento, Tampico se convirtió en terminal marítima petrolera de primer orden con más de 100 oleoductos, siete refinerías. Nace en 1914 la primera línea aérea comercial de México que da servicio para llevar la paga a los trabajadores en los campos petroleros. Es cuna del movimiento sindical y del cooperativismo en nuestro país. Mantuvo el liderazgo latinoamericano en los procesos de refinación y exportación de petróleo, siendo en 1920 el 2do. exportador de petróleo en el mundo.

Doña Agustina Castechó de Romero Rubio,



Aduana y muelle de Tampico, Tamaulipas, principios del siglo XX.

originaria de Tampico, suegra de Porfirio Díaz gestiona obras para la eficiencia del puerto. Consolida para esta ciudad la estructura de un gran puerto de primer nivel y con la aparición de las fundidoras de Aguascalientes, San Luis y Monterrey, se produce la necesidad de importar carbón mineral de Europa para la operación de los hornos de las siderúrgicas y las máquinas de vapor del ferrocarril en una zona que se denominó en aquel entonces Villa Blanca, en la antigua Villa Cecilia hoy Ciudad Madero.

Se construyen las escolleras en la desembocadura del río Pánuco y se establece el sistema de dragado del canal de navegación para recibir buques de mayor calado. Se importa de Francia el Faro, que todavía da servicio a la navegación en la actualidad y que está ubicado en La Barra.

Durante este auge, también se alentó una gran inmigración, por la contratación que hicieron los ferrocarrileros de chinos de la zona de California y de gente de color de Jamaica, con los manejos de los grandes monopolios y la falta de competitividad de las grandes compañías extranjeras con las fundidoras del país provocaron una crisis en este mercado, y en 1900 terminaba el auge de esta época.

LOS VENEROS DEL DIABLO

En 1901, ante la desesperación de los ferrocarrileros por la crisis del carbón y tratando de abrir nuevos mercados, se asociaron con otros norteamericanos para la búsqueda del petróleo, resultando con éxito la zona de Ébano, S.L.P., en un punto cercano al Puerto de Tampico, iniciándose el auge petrolero.

Esto generó una gran riqueza que lamentablemente no pudo ser aprovechada, ni por el Gobierno de México, ni plenamente por la ciudad de Tampico pues, a pesar de que los centenarios de oro circu-

laron en grandes cantidades, la mayor parte del beneficio fue aprovechado por los extranjeros, aunque sí se generó un aumento de la población, de 5 mil a 100 mil habitantes de 1908 a 1925.

En esa época, se crearon las zonas residenciales de la ciudad, así como lo que actualmente es Ciudad Madero. Tampico es su cuna y desarrollo, pero el beneficio para la urbe fue mínimo, en comparación con la riqueza que circuló por sus calles, convirtiéndose sus pozos en verdaderos "veneros del diablo", (www.tampico.gob.mx).

Datos Biográficos de José de la Cruz Porfirio Díaz Morí

Nació en Oaxaca de Juárez, Oaxaca, el 15 de septiembre de 1830; murió en París, Francia, el 2 de julio de 1915 a los 84 años de edad. Fue militar y político mexicano. Ocupó el cargo de Presidente de México en dos ocasiones; la primera del 5 de mayo de 1877 al 1 de diciembre de 1880, siendo sucedido por su compadre Manuel González. Asumió por segunda ocasión el cargo del 1 de diciembre de 1884 al 25 de mayo de 1911, fecha en que firmó su renuncia.

En 1846 ingresó al seminario, que abandonó en 1850 para ingresar al Instituto de Ciencias y Artes de Oaxaca.

Tras egresar, se unió a Juan Álvarez, quien dirigía la Revolución de Ayutla, contra Antonio López de Santa Anna. A la caída de Santa Anna, Benito Juárez, fue nombrado gobernador de Oaxaca, mientras que a Díaz se le confirió el mando político en Ixtlán, Michoacán.

En 1859, estalló la Guerra de Reforma, provocada por la promulgación de la Constitución de 1857. Porfirio Díaz participó como militante en las fuerzas liberales al mando de Jesús González Ortega. Luego del triunfo liberal, Porfirio Díaz se convirtió en diputado por su estado natal, y en abril de 1861 le fue concedido el cargo de general de división.

Participó en la Segunda Intervención Francesa en México, donde luchó bajo las órdenes de Ignacio Zaragoza en la Batalla de Puebla, librada el 5 de mayo de 1862. Un año más tarde, peleó en el

Sitio de Puebla, ciudad que tomaron los franceses el 18 de mayo de 1863, e hicieron preso a Díaz, quien estuvo a punto de ser extraditado a Francia, pero logró escapar y encontrarse con Juárez en la Ciudad de México, quien le encomendó formar un ejército de resistencia en Oaxaca.

En marzo de 1865, el mariscal Aquiles Bazaine tomó Oaxaca y Díaz de nuevo fue hecho prisionero y llevado a Puebla, de donde escapó en agosto. Tras escapar, reinició sus actividades en Oaxaca, derrotó a los franceses en la Batalla de Miahuatlán y en la Batalla de la Carbonera. El 2 de abril de 1867, Díaz tomó Puebla, y el 15 de junio, recuperó para las tropas republicanas la Ciudad de México.

En 1871, Díaz se levantó en armas contra Juárez, y expidió el Plan de la Noria. A mediados de 1872, estuvo a punto de entrar a la Ciudad de México pero fue derrotado por Sóstenes Rocha. El 18 de julio de ese mismo año Juárez murió de angina de pecho, y el presidente de la Suprema Corte de Justicia, Sebastián Lerdo de Tejada, se convirtió en presidente y le concedió amnistía.

Porfirio Díaz, despojado del mando militar, se retiró a Tlacotalpan, donde vivió hasta 1876, cuando se levantó en armas contra la reelección de Lerdo, proclamando el Plan de Tuxtepec que postuló la No Reelección. Tras su triunfo, Díaz se convirtió en presidente provisional y sacó del país a Lerdo, Mariano Escobedo y José María Iglesias. En 1880 fue sucedido por Manuel González. Cuando regresó al poder en 1884, comenzó la era conocida como Porfiriato, que se prolongó hasta 1911.■

DATOS DEL HISTORIADOR DR. ROBERTO HERNÁNDEZ ELIZONDO

- Doctor en Estudios Latinoamericanos por la UNAM.
- Profesor Titular de las materias Historia Contemporánea de América Latina e Historia de México Siglo XIX de la Universidad Autónoma de Tamaulipas.
- Ha participado como profesor invitado al programa de Doctorado en Economía y Ciencias Sociales impartido por la UAT en coordinación con la Universidad de la Coruña, España.
- En 1998, becado por el Conacyt realizó investigación histórica posdoctoral en la Universidad de París 1, Pantheon-Sorbonne en París Francia.
- En el año 2000 obtuvo el Premio a la Investigación de Excelencia (Ciencias Sociales), otorgado por la Universidad Autónoma de Tamaulipas.
- Autor del libro *Empresarios extranjeros, comercio y petróleo en Tampico y la Huasteca (1890-1930)*.



Muelle de Tampico, Tamaulipas, principios del siglo XX.