

# Muchos Veracruces

## Revisión de la microhistoria reciente

JOHN WOMACK



A EFERVESCENCIA historiográfica que se ha dado en las universidades de provincia en los últimos 15 años ha cambiado de modo determinante nuestra comprensión de los muchos Méxicos pasados. Tenemos por ejemplo la *Historia General de Sonora*, en cinco tomos, preparada por el grupo universitario de Hermosillo, o *Jalisco desde la Revolución*, en 14 tomos, por el grupo de Mario Aldana Rendón de la Universidad de Guadalajara, por mencionar sólo dos. Sus mayores méritos vienen del enfoque general, que muestra en cada caso, la formación de sucesivas corrientes arrolladoras, la articulación de intereses coincidentes y la estructuración de sociedad y poderío regional, siempre en relación con los grandes movimientos nacionales y el desarrollo integrador al centro.

Pero este enfoque tiene también desventajas. Magnífica lo homogéneo del sujeto y encuentra más coincidencias entre sus elementos de las que realmente había. Da por supuesto que muchos movimientos van por el mismo rumbo, o bien por consenso, o bien por poder político para concertar o imponer en el nivel estatal o nacional. Y deja la impresión de que la política en cualquier nivel era más sencilla de lo que en realidad fue. Estas desventajas son serias, a mi parecer, en relación con cualquier cuestión de historia mexicana antes de 1945 y con otras más recientes.

Un enfoque estrecho es el de la microhistoria, que tiene la ventaja de resaltar lo heterogéneo. Respecto al conjunto social y político, nos descubre lo específico y lo particular de cada localidad, municipio, barrio, parroquia o congregación. Este fue el mérito principal de las monografías municipales sobre Michoacán que Luis González y González emprendió en 1978. Y es también el mayor mérito de los tomos que se han publicado en la serie *Veracruz: imágenes de su historia*. Todos y cada uno —*Orizaba, Santa Rosa y Río Blanco, Coatepec, Papantla, Tuxpan, Los tuxtles, Xalapa y Puerto de Veracruz*— son una prueba de la concentración en los detalles. Los autores han sabido historiar dentro del contexto nacional y estatal los muchos Veracruces pasados, contemporáneos, cercanos si no contiguos, pero muy diversos, incongruentes y hasta centrífugos. Su obra es un logro cabal.

Vale la pena recordar que estas obras múltiples son más difíciles de realizar en el interior de la República, donde la gente y el dinero vienen y se van más a menudo y se requiere más suerte y mayor resolución para llevar a cabo un proyecto colectivo. Este proyecto empezó hace 23 años. En octubre de 1971, en una coyuntura política especial en el estado de

Veracruz, y a pesar de la vieja guardia historiadora de Xalapa, se fundó en la Universidad Veracruzana un Centro de Estudios Históricos. Uno de sus primeros directores fue un joven zacatecano recién egresado del Colegio de México, Aurelio de los Reyes. Aunque todavía no doctorado, De los Reyes ya era un historiador magistral de los iconos de la cultura popular del México moderno, tanto de las imágenes industrialmente producidas y que en todas partes fascinaban a las masas: avisos impresos, carteles, etiquetas, todos los adornos del gran mercado capitalista, artefactos de la cultura moderna del consumo, cuanto de las imágenes de la vida misma, real y soñada, las fotos y las películas, el arte verdadero y esencial de la cultura moderna de masas. Lo que el maestro De los Reyes enseñaba en el Centro era más que nada la apreciación crítica e histórica de la imaginación como proceso material, una operación consciente que sin embargo tiene consecuencias imprevistas y significados subconscientes. La lección esencial era que en una imagen del pasado no se ve simplemente un documento o un texto, sino un hecho deliberado y revelador de aquel pasado, un acceso a aquel mundo ido.

A mediados de los años setenta los sucesivos directores del Centro, Richard Lindley, Ricardo Corzo y Margarita Urias, todos jóvenes y fuereños, trabajaban activa y abiertamente con un extraordinario grupo de estudiantes en las distintas disciplinas modernas de la historia. Debido a la entonces nueva moda de la microhistoria y por razones prácticas se trabajaba especialmente en los archivos locales, municipales, notariales y parroquiales. Entre los estudiantes más destacados estaban Leopoldo Alafita Méndez, Ana Laura Delgado Rannau, Bernardo García Díaz, José González Sierra y Manuel Uribe Cruz. Al graduarse, algunos se quedaban en el Centro como maestros e investigadores. A principios de los años ochenta el Centro tomó nuevo nombre, el de Investigaciones Históricas, nombre que merecía pues allí no sólo se adiestraba a nuevos maestros, sino que se realizaba y difundía mucha investigación valiosa sobre la historia nacional y la del estado de Veracruz.

Más tarde, en 1986, en otra coyuntura política, el Gobierno de Veracruz decidió apoyar la organización del Archivo General del Estado de Veracruz (AGEV). Dos años después la entonces directora del Centro de Investigaciones Históricas, la Dra. Carmen Blázquez Domínguez, ella sí veracruzana, fue nombrada directora del AGEV. Logró reunir los archivos en un edificio seguro, empezar la identificación de los documentos e iniciar un proyecto estatal para la formación de un

archivo gráfico. Fue en 1988 cuando Ana Laura Delgado Ranauro, antigua alumna del Centro de Investigaciones, coordinó a sus antiguos compañeros y colegas para realizar viejos sueños de historia gráfica y local. Ya en 1989 el AGEV contaba con los tomos *Orizaba*, *Santa Rosa y Río Blanco* y *Coatepec*. En 1990 se editó *Papantla*. En 1991 tomó la dirección del AGEV María Elena García Díaz, que había trabajado tres años en sus mejoras. Ella impulsó las tareas pendientes de índices e inventarios, consiguió que se construyera un nuevo edificio diseñado especialmente para archivos, se vinculó con el Archivo General de la Nación y ayudó al rescate y organización de varios archivos municipales, lo que facilitó aún más la investigación local. Ese mismo año salieron *Tuxpan* y *Los Tuxtlas* y en 1992 *Xalapa* y *Puerto de Veracruz*. La coordinadora Delgado, los autores de los libros, las directoras del AGEV, los fotógrafos, el encargado de las ediciones, David Maawad, y los demás colaboradores, deben sentirse orgullosos de este trabajo, que hay que celebrar.

Gracias a una buena coordinación, los libros del proyecto comparten ciertas características. No son historias formales, monográficas, ni de narración o de problemas escogidos, con las notas de rigor a pie de página. Si hay bibliografías, y los autores han incorporado en sus textos información de fuentes primarias y secundarias, antiguas y nuevas, pero los textos son más bien ensayos históricos, escritos con toda la libertad que el género permite para explorar, criticar, interpretar, preguntar y sugerir.

Además, se estudiaron poblados que tienen cierta historia y renombre. La mayoría nacieron como villas o bien, tarde o temprano, se ganaron el título de *urbs* ciudad (*town* en inglés, *Stadt* en alemán); a pesar del enorme peso que tiene lo pueblerino en la vida mexicana, no fue de los pueblos sino de las villas y ciudades provincianas de donde llegaron los que mandaron en el país desde la Independencia hasta 1970. Precisamente de algunas villas y ciudades veracruzanas vinieron los presidentes López de Santa Anna, Herrera, Sebastián Lerdo de Tejada, Alemán y Ruiz Cortines, y ministros tales como Miguel Lerdo de Tejada, Manuel Fernández Leal, Cándido Aguilar, Adalberto Tejada, Enrique Rodríguez Cano, Ángel Carbajal, Jesús Reyes Heróles y Fernando Gutiérrez Barrios.

Otra característica común de los ocho libros mencionados es el periodo que abarcan. Todos se refieren a la historia virreinal (excepto *Santa Rosa y Río Blanco*), y mayormente a la del siglo XIX; pero debido a las fuentes, la historia de la fotografía en la provincia, la curiosidad natural de conocer el mundo de los abuelos y los padres, hay mucho sobre las primeras cinco décadas del siglo XX.

En todos los libros las imágenes son preciosas. Muchas son copias de la colección admirable de la fototeca del INAH en Pachuca, pero la mayor parte fue obtenida casa por casa en las ciudades estudiadas; la gente permitió que se copiaran de sus fotografías y los negativos se guardaron en el AGEV. En la investigación sobre el Puerto, Bernardo García Díaz encontró un tesoro fotográfico: la vasta colección de un gran fotógrafo popular, reportero gráfico de *El Dictamen*, Joaquín Santa María, que tomó dicho material durante 50 años, de 1920 a 1970. De las 268 imágenes reproducidas en el libro sobre el Puerto, 110 son obra de Santa María. La colección original pasó a formar parte de los acervos del AGEV.

Las fotografías no sólo embellecen los libros sino que, integradas en los ensayos, parecen ventanas abiertas a una cuarta dimensión, al pasado que estamos conociendo, un mundo en blanco y negro donde vemos diferentes matices de gris, como espectros, o caras que casi conocemos.

#### EL MANCHESTER DE MÉXICO

Orizaba, conocida muy bien por García Díaz y Zevallos Ortiz, es el primer caso especial. Bajo el Pico y al margen izquierdo del bien llamado Río Blanco, el sitio se transformó, en el transcurso del siglo XVI, de un pueblo tlaxcalteca alegre por las aguas de su valle, en un pueblo arruinado y encomendado, parada obligada, en la ruta sur, entre México y la costa. Hacia 1570, gracias a los españoles que venían congregándose allí, se fundó una parroquia dependiente del obispo de Puebla, y para 1580 ingresaba el primer corregidor. En 1618 la autoridad responsable del pueblo fue elevada al rango de alcalde mayor, y se fundó el primer hospital. Debido básicamente a la geografía eclesiástica y mercantil, el pueblo se convirtió, en el transcurso del siglo XVII, en una colonia de Puebla, el puerto seco de Oaxaca, y el mayor mercado regional de productos agrícolas como azúcar y tabaco. En 1724, por iniciativa de curas, comerciantes y hacendados, fue la sede por un año de la feria virreinal que "anualmente" se celebraba con las mercancías traídas de España. En 1764, obtuvo parte del monopolio real más rico y lucrativo, el Estanco de Tabaco. En 1774 Orizaba recibió el título de villa, en 1786 fue erigida subdelegación de la nueva Intendencia de Veracruz, en 1796 se vió favorecida con un nuevo camino real entre México y el Puerto, y en 1805 fue fortalecida como acantonamiento de dragones reales.

El generalísimo Morelos le quitó sus tabacos en 1812. Pero ni los insurgentes ni los militares realistas pudieron debilitar su dinamismo económico y político. Después de la Independencia, en 1825, la villa se convirtió en cabecera de cantón y de departamento, y los buenos burgueses junto con los nuevos republicanos orizabenses consiguieron ("como una sucursal del Seminario de Puebla") la fundación del Colegio Nacional, la primera escuela secundaria del estado. En 1830 la villa fue erigida ciudad. Cinco años después, el empresario Manuel Escandón estableció el servicio de diligencias entre México y el Puerto. En 1836, gracias a la intervención de Lucas Alamán, se abrió allí la fábrica textil Cocolapan, entonces una de las más grandes del hemisferio. A causa de la guerra con Estados Unidos, la ciudad sufrió en 1848 una breve ocupación militar norteamericana, sin mayores consecuencias para los burgueses. Diez años después sufrió algo mucho peor, el fin del Estanco del Tabaco, y luego dos años de fracasos conservadores y un triunfo liberal. Para curas, comerciantes, hacendados y un numeroso contingente de personas humildes de Orizaba fue un honor recibir en 1864 al emperador Maximiliano y a la princesa Carlota, casi una recompensa. Tres años después, perdieron una guerra definitiva y al emperador. Pero en 1873, por iniciativa de los Escandón, Orizaba fue una de las principales estaciones y la residencia de los talleres más grandes de la línea, del primer ferrocarril que corría entre México y el Puerto.

De 1878 a 1884 Orizaba fue la capital del estado. Mientras tanto, se puso en marcha el primer ferrocarril urbano de la

entidad, se renovó la fábrica de Cocolapan, se abrió otra fábrica textil, fue celebrada la primera exposición agrícola-industrial en el estado y se fundó una escuela primaria experimental, laboratorio de los normalistas de todo el estado. Fue la primera ciudad veracruzana con luz eléctrica (1891). A principios del siglo se estableció allí el manicomio del estado, una magnífica cervecería, grandes fábricas y molinos y muchos talleres, fundidoras, curtidorías, carpinterías, tenerías, panaderías, vinaterías, zapaterías, sombrererías y sastrerías. Era entonces una ciudad de 35 000 almas (ciudad de tamaño mediano, según los urbanólogos alemanes de la época), con viejas iglesias, conventos, bodegas, hospitales, cuarteles, viejas y nuevas instituciones estatales y muchos establecimientos industriales, tiendas y hoteles recientes. Por ser el centro industrial del estado, se le llamó "el Manchester de México."

Tiempo después sufrió una revolución, así en minúscula. En 1915 los "obreromundialistas", provenientes de México, tomaron iglesias y conventos como casas "obrero-militares" y fomentaron un fuerte sindicalismo en toda la región. Así en 1916 las agrupaciones obreras se unieron en una Cámara del Trabajo, ganaron el control político del ayuntamiento y lo mantuvieron durante los siguientes 35 años. En los años veinte y treinta los sindicatos de Orizaba, baluartes de la CROM, llegaron a preocupar seriamente a los presidentes de la República. Sin embargo, los curas, comerciantes e industriales continuaron normalmente sus actividades. Agitada y contrariada, la ciudad seguía creciendo lentamente. Hacia 1948 su población contaba con unos 56 000 habitantes. (Población en 1990: 114 216).

#### LAS VILLAS TEXTILES DE RÍO BLANCO

En el mismo valle, Río Blanco y Santa Rosa nacieron por "dedazo industrial", el primero en 1892 y la segunda en 1896. García Díaz conoce ambas poblaciones perfectamente: Nació en Santa Rosa, fue autor de *Un pueblo fabril del porfiriato* (1981), una microhistoria brillante de su lugar de origen. Río Blanco llegó a ser un pueblo en 1895, Santa Rosa en 1898, eran entonces prácticamente, *company towns*, que sobrevivían por las fábricas textiles CIDOSA y CIVSA. Estas imponentes fábricas eran modernísimas por la fuerza hidroeléctrica que utilizaban pero su trato hacia los obreros era irresponsable, engañoso y usurero. Las poblaciones contaban con aglomeraciones de jóvenes inmigrantes de Oaxaca, Tlaxcala, Puebla y otros estados del interior que pronto aprendieron a operar maquinaria moderna, a convertir en su hogar las galeras y a organizarse por encima de sus conflictos étnicos para resistir solidariamente los insultos y las triquiñuelas empresariales y para organizar huelgas. La sangre que corrió en enero de 1907 en Río Blanco, Nogales y Santa Rosa no intimidó a los obreros que volvieron a huelga en 1908 y años sucesivos.

Con motivo de los festejos del Centenario, los pueblos obtuvieron el nombramiento de villas, pero no dejaron de ser foco de conflictos industriales. En 1912 se derramó más sangre en otra huelga. La ayuda que los obreros dieron a algunos compañeros rebeldes en contra de Victoriano Huerta en 1913 provocó varios fusilamientos. Sin embargo, los trabajadores siempre volvieron a organizarse y, en 1915 los sindicalistas de la Casa del Obrero Mundial los encontraron preparados

para la lucha. Pero aquellos no aceptaron su liderazgo e hicieron sus propios sindicatos: en septiembre de 1915 el de Obreros y Artesanos Progresistas de Santa Rosa y en noviembre siguiente el de Obreros Libres de Río Blanco. En 1917 ganaron el control político de sus ayuntamientos respectivos y no lo dejaron por varias décadas. Los *company towns* se habían convertido en *union towns*, en fortalezas de la CROM. Ya dominantes, los sindicatos empezaron a urbanizar las villas, convirtiéndose casi en las únicas instituciones sociales fijas y autónomas, diversificaron sus compromisos, fundaron y patrocinaron asociaciones, cooperativas y otros proyectos sociales. Sus programas más importantes fueron los educativos, que los obreros y las obreras supieran defenderse en el mercado de trabajo. La Escuela Textil de Río Blanco se formalizó en 1925 y la Escuela América de Santa Rosa se abrió en 1938.

Las historias de estas villas fabriles son paralelas pero no idénticas: CIDOSA no era CIVSA, Río Blanco no era Santa Rosa, y aunque los sindicatos lucharon juntos en varias batallas de clase, nunca se confundieron. Los rioblanquenses habían llegado primero: de más arriba los santoroseños siempre tenían que pasar por Río Blanco para llegar a Orizaba. Desde 1910 Río Blanco tenía mercado, Santa Rosa contaba con más comercio. En los años veinte Río Blanco era futbolero, Santa Rosa beisbolero. En 1933, por mucha obra y más maniobra municipal y sindical, Santa Rosa fue erigida ciudad con el nuevo nombre de Camerino Z. Mendoza. Desde 1936 el sindicato de Río Blanco tenía conflictos con elementos de la CTM de Cocolapan, propiedad de CIDOSA en Orizaba; el sindicato de Santa Rosa, propiedad de CIVSA, se mantuvo aparte. En 1938 el sindicato de Río Blanco se separó de la CROM para afiliarse con la CROM antimoronista, el de Santa Rosa era ya la base de moronistas en todo el valle. Para 1948, radicados en poblaciones de 11 000 y 13 000 habitantes, respectivamente, los sindicatos de Río Blanco y Santa Rosa, afiliados el uno a la COCM y el otro a la CROM, eran más enemigos que nunca. Entre los abuelos los rencores textiles todavía duelen. (Poblaciones en 1990: Río Blanco, 37 632; Camerino Z. Mendoza, 32 012).

#### LA CIUDAD DEL CAFÉ

Coatepec, como Orizaba, fue transformado en el siglo XVI de un pueblo indígena irrigado por muchas aguas, en un pueblo miserable y encomendado. Se trasladó de su sitio original a dos leguas de distancia, bajo el Cofre de Perote, en un terreno "sumamente fangoso" y, del noroeste al sureste, cortado por "considerables grietas" y "notables barrancas". No era parada de ninguna ruta y había que atravesar tres o cuatro ríos al norte para llegar a Xalapa. García Morales conoce bien Coatepec por haberlo estudiado con anterioridad, Coatepec fue un poblado que permaneció en soledad más de 150 años. Hasta 1684 se estableció allí por parte del obispado de Puebla una parroquia, y hasta 1702 el pueblo se congregó definitivamente. Las ferias mercantiles de Xalapa indujeron el movimiento productivo en las haciendas vecinas, por la producción de caña de azúcar y de aguardiente. Pero el pueblo seguía en la soledad, excepto por el párroco. En 1808 un párroco además de sus encomiendas espirituales promovió la construcción de un puente sobre uno de los ríos al norte.

Durante la Guerra de Independencia el pueblo fue leal al Rey, pero el terreno circundante, bueno para la guerrilla —y por eso obligatorio para la contraguerrilla—, le afectaba mucho pues propiciaba la violencia comarcana, hasta que se sumó a los trigarantistas en 1821. Pronto Coatepec fue satélite de Xalapa y apoyó a Santa Anna (xalapeño) y, en 1834 era, celosísimo de “Religión y Fueros”. En 1845, gracias a su compromiso con el presidente Herrera (otro xalapeño), consiguió ser cabecera de partido. Cuando vinieron los norteamericanos a tomar Xalapa, los coatepecanos mandaron su contingente regular y guerrillero para la patria. Debido a su patriotismo en 1848 el pueblo fue titulado villa, y aunque no buscaba meterse en las guerras de los años cincuenta y sesenta, las padeció debido —como dijimos— al terreno de su alrededor. Sin embargo, también tuvo recompensas por su geografía. Desde los años setenta hubo una fuerte demanda de café, que favoreció a Coatepec, en cuyas cercanías florecía el cafeto magníficamente. El grano comenzó a exportarse, y fue necesario construir otros puentes para salvar los ríos y llegar al exterior. En 1877, procedente de Xalapa y tirado por mulas, llegó el primer ferrocarril. Así empezó el largo auge cafetalero. Hubo mucho dinero, se invirtió mucho en la caña y el ganado, se construyó un palacio municipal, y en 1886 Coatepec llegó a ser ciudad. En 1895 se inauguró la primera escuela cantonal y en 1896 un hospital. Con maquinaria importada, los coatepecanos comenzaron a trabajar mejor en la producción de café y, paralelamente, aprendieron a reparar dicha maquinaria y a fabricar máquinas propias. En 1898 se introdujo la electricidad y se utilizó la locomotora de vapor para tirar los trenes cargados de café, aguardiente y maquinaria. A principios del siglo XX, a causa de una crisis en el precio del café los cafeticultores descubrieron que la tierra de Coatepec también era fértil para el cultivo de la naranja, que demandaba particularmente el mercado norteamericano. Comenzó entonces el largo auge naranjero, cuya derrama económica fue tan copiosa que a partir de ella se formó una clase media coatepecana. Para 1910 Coatepec era todavía una pequeña ciudad de unos 8 500 almas, conservadora y burguesa, con edificios nuevos, fuertes y elegantes para el gobierno, el comercio y las familias mercantes.

Durante la Revolución (de 1911 a 1924) los ejércitos en conflicto se disputaron la comarca. Pero al restaurarse el orden todo volvió a la normalidad. Desde 1927 gracias a los trenes, tirados por autovía (“camión... con ruedas de acero”) hubo un nuevo auge cafetalero y naranjero que llevó a los burgueses coatepecanos a tal prosperidad que ni el agrarismo les causó muchos problemas. En 1938 se inauguró la carretera a Xalapa, Coatepec era entonces un Jauja mercantil y conservador. En 1948 la ciudad, de 16 000 habitantes, celebró con rico orgullo su buena fortuna en la Primera Gran Feria Regional de la Agricultura. Ni siquiera la plaga de la mosca prieta, que asoló a la región por esas fechas, quitó ese ambiente de placidez y complacencia. (Población en 1990: 36 692.)

#### EL CENTRO DE LA VAINILLA

En 1520 Papantla era como muchos otros poblados de los cerros huastecos de entonces, un pueblo totonaca viejo y pequeño, con mucha agua y tierras que producían algodón, tabaco, y tres cosechas de maíz al año. Luego empezó la

historia de resistencia étnica y triunfo mercantil que Naveda Chávez Hita y González Sierra presentan. El pueblo, como otros, pronto fue encomendado. Murió mucha gente y se introdujo ganado en los llanos. Otros pueblos desaparecieron, pero Papantla se repuso y por azar se encontró en la ruta que iba de la Sierra de Puebla al Golfo.

En 1600 hubo corregidor, en 1610 cura, para 1630 alcalde mayor. Papantla, el pueblo totonaca, era ya Papantla la capital totonaca. Hacia 1700 era todavía república totonaca. Pero a partir 1720 empezó a haber mas ganado en los llanos, además de caña de azúcar en las partes bajas, esclavos negros y vecinos españoles en el pueblo. Un día llegó un español a comprar *xanat*, vainilla, y bien pronto el comercio de la vaina propició que otros españoles arribaran, dando lugar a monopolios, especulaciones, fraudes y robos. Papantla, todavía sin mercado, se transformó en un centro de negocios biétnico (indígena y español). Los totonacos entonces asumieron una actitud nueva: llevar las cuentas y rebelarse en caso de injusticia (se amotinaron por primera vez contra el Estanco de Tabaco en 1767). En 1786 Papantla fue nombrada subdelegación de la Intendencia. Al año siguiente se sublevaron contra el subdelegado monopolista. Entonces, los comerciantes serranos de Teziutlán se interesaron en la ruta de Papantla a Tecolotla, y la presencia española aumentó a la par el enojo indígena.

Desde 1813 muchos totonacos partieron al cerro, y se rebelaron emprendiendo o padeciendo la guerra hasta la época de la Independencia. En 1825, sin mercado aún, el pueblo fue erigido cabecera de cantón. Pero en 1836, debido a múltiples abusos que ni el cura de Papantla ni el alcalde de Teziutlán juntos pudieron remediar, los totonacos se rebelaron nuevamente y sacudieron toda la Huasteca. Así, los comerciantes teziutecos ganaron el dominio de la ruta a Tecolotla. En 1846-1847 participaron en la defensa del Barlovento contra los norteamericanos. Pero continuaron rebelándose en 1847, 1848 y 1856. La Guerra de Reforma dividió a los comerciantes y autoridades totonacos, la Guerra de Intervención los dividió aún más. Fueron entonces los teziutecos quienes impulsaron el orden.

Desde 1870 Papantla fue la mayor fuente mexicana de vainilla, y los comerciantes y las autoridades papantecas mostraron serias ambiciones urbanistas. Se puso nuevo techo a la parroquia, se estimuló la inmigración de extranjeros y comenzó una campaña de repartición de tierras comunales. Los totonacos protestaron contra esta reforma. Así, se acordó de manera oficial establecer el condueñazgo. En 1885 hubo otra rebelión totonaca por la cuestión de tierras, que fue repentina y duramente aplastada. Por esa fecha se levantaron grandes casas comerciales, se empedraron las calles y, en 1887, se estableció la escuela cantonal y un hospital. En 1890 el pueblo fue convertido en villa y se comenzó a fraccionar condueñazgos y a convertirlos en haciendas. En 1891 una protesta totonaca fue pretexto para una represión militar masiva y sangrienta. En 1892 hubo otro movimiento totonaca que también fue reprimido, y otro en 1896 en el que se utilizó artillería. Para entonces se había modernizado también el negocio vainillero: en las villas de los señores blancos, expertos mestizos dirigían a los totonacos sin tierra ni letras en el trabajo de soasar la vaina en hornos continuos.

A principios de siglo Papantla abrigaba sólo 4 500 almas y todavía se transportaban las cargas a lomo de mula. No era

más que un *farm town*, o un *Landstadt*. Sin embargo los negocios eran estupendos y la cuestión étnica ya estaba resuelta. En 1910 la villa fue elevada al rango de ciudad, en 1911 recibió la luz eléctrica.

La Revolución fue allí muy dura, no sólo hubo batallas continuas entre guerrillas y contraguerrillas en los cerros, sino saqueos y batallas desatadas en las calles de la ciudad. Pero los totonacos no se movieron, y para 1918 nuevas autoridades revolucionarias se establecieron y aseguraron los caminos. Gracias al empeño de empresarios teziutecos y locales, la ciudad gozó de un nuevo auge vainillero, nuevos auges del plátano, el café, la naranja, la piña, el ganado y, también, de la riqueza petrolera descubierta al norte del estado. Se abrieron carreteras y las familias acomodadas se modernizaron comprando un radio. Para 1925 mucha tierra se había convertido en ejidos, pero el gran negocio seguía siendo urbano. Los domingos en el parque los totonacos practicaban un rito de voladores en el cual, significativamente, volaban de arriba para abajo.

Se crearon sindicatos, aunque estos no rompieron el nuevo orden y en 1934, se empezó la línea aérea que uniría a Papantla con Xalapa. Durante el periodo del presidente Ávila Camacho (teziuteco), los papantecos tuvieron por fin comunicación por carretera con Teziutlán y Tecolutla. También construyeron un mercado nuevo, por lo que los totonacos mudaron el acto de los voladores al atrio de la parroquia. De una manera u otra, para 1948 Papantla, con sólo 8 000 habitantes procesaba todavía más del 50% de la vaina veracruzana, 45% de la producción nacional. (Población en 1990: 46 075.)

#### LA PUERTA DE LA HUASTECA

En 1522 Tuxpan era un pueblo huasteco—tonaco—náhuatl muy viejo y pequeño, situado en la ribera derecha del río que baja de "las sierras de Tuxpa", ya casi junto al mar. Abajo de Huauchinango, era la terminal oriental de la ruta mayor de la Sierra de Puebla al Golfo. Vivía de la pesca. Su historia, desde entonces, ha sido como Alafita Méndez y Gómez Cruz la han entendido: una historia siempre pendiente, mezclada y transigente. Las autoridades españolas pronto la integraron al mismo encomendero de Papantla y desviaron la ruta al nuevo puerto de Pánuco. En sus inicios hubo un momento en que el pueblo casi desapareció a causa de una alta tasa de mortandad; la gente que quedó se mudó al sur. Llevaron consigo esclavos negros para la pesquería, introdujeron ganado tierra adentro e iniciaron el comercio en Tantoyuca. A principios del siglo XVII Huauchinango se erigió en alcaldía mayor y reabrió su ruta, cuya terminal estaba cercana al puerto lagunero de Tamiahua, donde para entonces ya había corregidor y cura. Con el tiempo los piratas se sirvieron de Tuxpan como puerto. Por las mezclas raciales la población general fue de zambos. El ganado se multiplicó en los llanos. En 1708, al caducarse la encomienda original, la provincia de Huauchinango se trasladó a la encomienda y jurisdicción del nuevo ducado de Atlixco. Se establecieron milicias de negros y mulatos en Tamiahua y creció el número de zambos en Tuxpan. En 1754, gracias al obispo de Puebla, llegó un cura y se construyó una iglesia, que fue el primer inmueble del pueblo. En 1786 Tuxpan fue incluido en la Intendencia de Puebla, de modo que el subdelegado de Huauchinango mandaba hasta la

costa. Pronto, para asegurar el nuevo orden, el pueblo se trasladó a la ribera izquierda del río. En 1804, debido al aumento de contrabando, se instaló una receptoría marítima y los españoles empezaron a asentarse.

La Guerra de Independencia trajo una bonanza mercantil para los comerciantes y militares pasajeros, pero poco para la gente del pueblo. Las primeras autoridades republicanas incluyeron a Tuxpan en el estado de Puebla, que en 1825 fue cabecera de partido; su puerto se habilitó, además, para el comercio exterior. Tuxpan todavía era entonces un pueblo pequeño y pesquero, pero ya tenía casas consistoriales y se había conformado una conciencia mercantil y política. En 1830 se erigió villa, pero en 1837 su puerto fue inhabilitado. En 1838, con motivo de la Guerra de los Pasteles, fue nuevamente habilitado, pero más tarde volvió a cerrarse. Así cuando en 1846 se reabrió gracias a la Guerra con Estados Unidos, los comerciantes tuxpeños quisieron aprovecharlo al máximo: un año después colaboraron con las fuerzas norteamericanas y, por primera vez, obtuvieron ganancias suficientes para invertir. Cuando en 1848 el puerto se cerró otra vez, surgieron en Tuxpan muchos movimientos y organizaciones. Por eso, en 1853, Santa Anna hizo que el departamento de Tuxpan dejara de pertenecer al estado de Puebla y pasara a formar parte del estado de Veracruz. Así, la villa de Tuxpan compró posteriormente dos enormes haciendas comarcanas, para ser regidas mediante condueñazgo y, por otra parte, a los socios se les reconoció el derecho de utilizar la propiedad, con el compromiso de brindar un subsidio municipal a la ganadería. Asimismo en 1855 comerciantes y ganaderos tuxpeños buscaron participar en el proyecto de un estado Huasteco. Durante la Guerra de Reforma, a pesar de estar casi aislados, esos comerciantes y ganaderos pagaban poco y prosperaban mucho. En 1861, el gobierno liberal nuevamente habilitó el puerto. La Guerra de Intervención significó otro episodio de bonanza pues hubo cierta protección francesa, que duró cuatro años, y en la que comerciantes y ganaderos medraron bien. Terminada la guerra, volvieron a agitarse por la creación de un estado Huasteco, acapararon el condueñazgo y comenzaron a promover la urbanización. En 1875, para mejorar la salud pública, se organizó la Junta de Caridad. En 1881 la villa pasó a ser ciudad. En 1885 se abrió la escuela cantonal, y posteriormente vino, aparte del auge de la ganadería, el de la caña de azúcar, la madera y el chicle. En 1896 se instaló el primer faro de luz blanca en la Isla de Lobos. En 1900 se abrió un hospital. Para entonces, Tuxpan era ya una verdadera ciudad; aunque pequeña, sólo contaba con unos 5 000 habitantes que mantenían un movimiento mercantil regular, caudales respetables y un genio político consistente.

En 1908 el pozo exploratorio Dos Bocas colocó a la ciudad de Tuxpan como una de las capitales petroleras del mundo, por eso la instalación de la luz eléctrica en 1909 no llamó tanto la atención de sus pobladores. La Revolución no fue allí más que una pequeña molestia en medio de la riqueza petrolera. Gracias a los negocios petroleros, en 1921 se inauguró la primera línea aérea del país, que corría entre México y Tuxpan.

Cuando sobrevino la disminución de la producción de petróleo, hubo auge en el comercio del plátano. Se crearon entonces organizaciones urbanas, entre las que destacaron, sobre todo, el Grupo Femenino Acción y la Junta de Caridad y Pavimentación, que consiguieron varias mejoras concretas

para la ciudad. Surgieron también en los años veinte el agrarismo y el sindicalismo, después extraviados en los enredos de la política municipal. Así, en los años treinta se dividió su movimiento para desaparecer paulatinamente. Dañados por la inundación de 1941, el incendio del mercado público en 1946 y la fiebre aftosa en 1948, los tuxteños volvieron a la agitación huastequista y a las prósperas transacciones materialistas. Para entonces, la ciudad tenía 16 000 habitantes, entre los que había 8 000 adultos políticamente aptos aproximadamente, entre quienes estaba su paladín, Rodríguez Cano, mano izquierda del gobernador Ruíz Cortínez. La carretera a México y el puente sobre el río, que funcionaba desde 1951, probaron la capacidad para organizarse y negociar de los tuxteños. (Población en 1990: 69 224.)

## LOS VERDES TUXTLAS

Tuxtla, en 1522 un arcaico pueblo náhuatl con mucha agua, tierras ricas y clima protegido por la sierra, fue transformado en Santiago Tuxtla por un cura que obtuvo allí su beneficio. En 1525 Cortés le confirió el nombramiento de villa y, en 1529, pasó a formar parte de su marquesado, en donde quedó sin tierras propias pero convertida en una de sus alcaldías mayores. Por eso la historia que González Sierra ensaya es la de una villa señorial con suburbios plebeyos que, eventualmente, la superaron. Por órdenes del marqués se introdujo ganado en los llanos, se construyó en las cercanías un ingenio de azúcar y se trajeron esclavos negros. Para principios del siglo XVII la villa tenía poca gente, pero en sus alrededores había vaqueros mulatos —de donde viene el jarocho— vastos hatos de ganado cimarrón, y una ruta de comercio importante, del sur y del oriente, que pasaba por las bodegas marquesanas y los embarcaderos del Río San Juan, bajaba por ese río y el Palapalan hacia Alvarado y de ahí, subía por el Río Blanco a Tlaxicoyan deteniéndose en las bodegas marquesanas de Cotaxtla para continuar hacia Orizaba o Xalapa, la capital virreinal. Debido al poderío señorial y a la falta de un número mayor de pobladores, poco "aparte" podía hacerse, exceptuando el caso de un obispo (allí el de Oaxaca) quien alrededor de 1625 estableció una parroquia en la estancia de San Andrés Tuxtla y, en 1664, permitió una ermita en la ranchería de Catemaco. Para principios del siglo XVIII el comercio del sur era tan grande que, durante un periodo de secuestro del marquesado, las autoridades virreinales abrieron otra bodega en San Andrés y, en 1718, hicieron de la estancia un pueblo (aunque también sin tierras propias). Entonces comenzó el flujo lento de las fortunas tuxtecas. En 1750 hubo un choque entre la tropa señorial y los sanandrescanos. Hacia 1770 el virrey instaló sus propias milicias en Santiago y en San Andrés. La Ordenanza de Intendentes de 1786 no se aplicó en el marquesado. Pero los aumentos continuos del comercio (de 1809 a 1816) en el sur, particularmente en el mercado del algodón (otro secuestro del marquesado), y la falta de independencia política, pusieron fin a la hegemonía de Santiago.

Así, en 1825 no fue la vieja villa señorial, orgullosa, tradicional, conservadora e hispanica, sino el nuevo pueblo algo donero y mercantil de San Andrés, ya burgués, elevado a cabecera del partido. Nombrado villa en 1830. Gracias a la liquidación del marquesado en el decenio de 1840, las dos villas y el pueblo de Catemaco compraron fundos legales y

tierras comunales, especialmente para el ganado. Los santiagueños iniciaron su competencia con los sanandrescanos. Pero la abolición del Estanco de Tabaco en 1856 dio gran ventaja al municipio donde ya se estaba perfeccionando el cultivo de la hoja oscura, y también a la villa que ya venía elaborando la hoja en puros, San Andrés. Ni la Guerra de Reforma ni la de la Intervención llegaron a los Tuxtlas. No así el contrabando, que no afectó que el cuero, algodón y tabaco continuaran su comercio normal. Desde la restauración de la República, comerciantes y autoridades de las dos villas promovieron mejoras ambiciosas y, entre los años 1870 y 1880, consiguieron la mayoría de ellas, sobre todo en San Andrés, donde hubo desde una torre del primer reloj público en el cantón (1871), abatido por un rayo en 1883, hasta una nueva torre para ese reloj, después con pararrayos, en 1886. Para las tres villas de entonces (incluido Catemaco) fueron definitivas las Juntas Divisionistas de Terrenos, promovidas en 1885 para repartir tierras municipales a vecinos individuales. El mayor logro fue su concentración en haciendas. Sin embargo, las inversiones lucrativas y los ahorros en el caso de la pequeña propiedad productiva fueron mucho más notables en San Andrés. Así, y aunque, por competencia con la Laguna, cuando San Andrés tuvo que abandonar el cultivo del algodón para concentrarse en el del tabaco, salió ganando. San Andrés fue erigida ciudad en 1893. A principios del siglo XX contaba con electricidad y un hospital. Para entonces, los sanandrescanos sumaban 10 000; una ciudad pequeña pero sólida y diversificada, viva y cosmopolita.

La rebelión de 1906 en el contiguo cantón de Acayucan sacudió a los ganaderos santiagueños, pero no afectó a San Andrés. En 1913 por fin llegó el ferrocarril a la cabecera tuxteca, en 1914, estalló la Revolución descartando los negocios durante dos o tres años y obligando a nuevos arreglos con las autoridades recientes en materia de contratación. En los años veinte hubo algunos mitines campesinos en San Andrés, pero no fueron violentos. La demanda de tabaco casi desapareció; no obstante, en los años treinta los esforzados sanandrescanos se mantuvieron gracias al mercado del plátano, a las manufacturas pequeñas, las artesanías y la almacenería. En los cuarenta Cándido Aguilar emprendió la industria turística tuxteca, concentrando sus atenciones en Catemaco. Para 1948, San Andrés tenía alrededor de 12 000 habitantes, y Santiago y Catemaco, cada uno, contaba con cerca de 5 350. La carretera del Golfo se abrió en 1952, iba de Veracruz a Coatzacoalcos y pasaba por Santiago y San Andrés, abriendo nuevas oportunidades, levantando nuevas ambiciones. (Poblaciones en 1990: San Andrés, 49 658; Santiago, 14 163; Catemaco, 21 269.)

## LA BRUMOSA CAPITAL

Xalapa, de cuya historia Blázquez Domínguez es ya una autoridad, era un caserío totonaco-chichimeca en 1519, que devino pronto en un pueblo de la Corona real y parada obligada en la ruta norte entre México y la costa. Allí, en 1531, frailes franciscanos establecieron un convento. Ya en 1551 tenía un corregidor y, en 1558, un alcalde mayor con jurisdicción al norte, desde Teziutlán hasta Nautla. Como en otros lugares, mucha gente murió por esas fechas. No obstante, se formaron haciendas en los alrededores, y se llevaron esclavos

negros para el cultivo de caña de azúcar en las partes bajas. Mientras tanto, por instancias de la Corona y de los grandes comerciantes de México, el pequeño pueblo recibió un hospital y un mesón. Hacia 1600 el virrey le quitó autoridad sobre Teziutlán y el litoral. Así, con menos extensión, el pueblo pudo consolidarse. Comerciantes del Consulado establecieron casas y bodegas para negociar con el Puerto. En 1640 el Obispo Palafox de Puebla secularizó el templo franciscano y, desde 1655, asustados por los piratas del Caribe, comerciantes porteños trasladaron su residencia a Xalapa. El pueblo se concentró en el gran comercio consular cuando en 1680 el virrey le devolvió el mando hasta Nautla.

Después de los tratados de Utrecht en 1713 el comercio transatlántico aumentó mucho. En 1720 el virrey cambió el lugar de la feria por la flota mercantil "anual" de México a Xalapa. Así, los próximos 56 años tendrían lugar en Xalapa 13 ferias "anuales", a consecuencia de las que se levantaron nuevas casas particulares y de gobierno, y numerosas bodegas, mesones y establos. Además, desde 1765 el virrey mantuvo fuerzas militares regulares acantonadas ahí. Para 1778, cuando Carlos III concedió la libertad de comercio, este era ya un pueblo más o menos importante, particularmente mercantil y con interés político, bien experimentado en tratos con burócratas y militares. Su urbanismo se inició: la torre de la nueva parroquia estaba adornada con un reloj recién traído de Londres; el mejor, se decía, de la Nueva España. Sin las ferias Xalapa languideció, pero su ubicación estratégica le proporcionó cierta seguridad. En 1786 el pueblo fue erigido cabecera de la subdelegación de la Intendencia; en 1791 titulado villa; en 1796 se vió favorecido con un nuevo camino real entre México y el Puerto y, en 1805, a causa de la Guerra de la Tercera Coalición, fue reforzada (y bien pagada) con cinco regimientos de tropa.

La Guerra de Independencia fue un desastre para Xalapa. Durante 12 años de revueltas que afectaron el camino real, los comerciantes xalapeños tuvieron que pagar altos precios por una muy pobre protección de jefes realistas, insurgentes e, incluso, de bandidos, hasta que Santa Anna fundó la República en 1824. De golpe Xalapa se convirtió no sólo en cabecera de cantón y de departamento, sino también en capital del estado, convirtiéndose, consecuentemente, en ciudad el año 1830. A partir de 1836 vio aparecer fábricas textiles una tras otra. En 1839, gracias a Manuel Escandón, había un servicio de diligencias hacia México y el Puerto tres veces a la semana. Desde 1842 parecía probable que la ciudad fuera estación principal del primer ferrocarril entre México y el Puerto. Ese mismo obtuvo un segundo colegio y, en 1844, se estableció el primer obispado del estado (aunque el obispo tardó 20 años en llegar). A pesar o a causa de la ocupación norteamericana en 1847-1848, los comerciantes xalapeños florecieron. Luego la ciudad sufrió la Guerra de Reforma y la de Intervención. Por conservadora perdió los poderes políticos en beneficio del Puerto y, asimismo, sufrió los trastornos del transporte y del comercio. Sólo hasta el periodo de gobierno del presidente Lerdo (xalapeño), recobró los poderes locales y, después de prácticamente 20 años de mengua y ruina, empezó a prosperar nuevamente. Si bien no gozó del ferrocarril mexicano, en 1875 logró comunicación ferrocarrilera con el Puerto mediante tracción animal. Sin embargo, por letrista perdió otra vez sus poderes que, en esta ocasión, se desplazaron a

Orizaba. No fue sino hasta 1885 que los recobró nuevamente y los comerciantes volvieron a descubrir el engranaje correcto con los políticos y los burócratas. Así la ciudad se lucía como capital definitiva del estado. En 1886 se estableció la Escuela Normal. En 1890 desde México y en 1891 desde el Puerto, llegó el Ferrocarril Interoceánico. En 1898 se instaló luz eléctrica. Para principios del siglo XX Xalapa era la tercera ciudad de la entidad, de unas 25 000 almas, rica en comercio y contratos, urbana y urbanista, altamente sofisticada en la política y la cultura.

Los xalapeños vivieron la Revolución sin experimentar cambios serios. En 1921 se proyectó la construcción de la primera carretera entre México y el Puerto, la que, asimismo, pasaba por Xalapa. Más tarde la ciudad sí pasó por mucha agitación: mítines y manifestaciones de la Liga Agraria, el levantamiento delahuertista de 1923, las luchas de la CROM y del Partido Comunista en las fábricas, y las obras y las crisis del gobernador Jara. Sin embargo, en 1926 obtuvo el beneficio de un estadio impresionante. En 1929 se estrenó la Orquesta Sinfónica de Xalapa, la única de provincia que había entonces en México. Durante los años treinta Xalapa permaneció en perfecta serenidad. En 1940 se inauguró la carretera México-Veracruz, y el gobernador Alemán ascendió a ministro de Gobernación. En 1944 se inauguró la Universidad Veracruzana. En 1948, siendo presidente Alemán, el gobernador Ruiz Cortínez llegó a ser ministro de gobernación. Xalapa estaba más atenta que nunca a los asuntos mercantiles y políticos. Era entonces una ciudad de 46 500 habitantes, antesala de presidenciales y de presidentes. (Población en 1990: 279 451.)

## EL PUERTO

"La rica villa de Veracruz" nació el 22 de abril de 1519 como una ficción legal de Cortés. Su historia, como García Díaz graciosamente la escribe en el libro mayor y mejor de esta serie, espléndido ensayo con fotos bellísimas, ha sido la más determinada por la alta política y la de más fuerza, franqueza y simpatía populares. Cortés escogió el lugar frente a la isla ya llamada de San Juan, porque ofrecía algo de protección a los barcos y era el punto menos malo de la costa hasta entonces conocida para empezar la marcha al gran imperio de Moctezuma. Pero no había tierra, sino arena; no había agua, sino ciénagas. Desde luego mudaron la villa 18 leguas al norte. En 1525 la mudaron otra vez 10 leguas al sur, a la ribera izquierda del pequeño río de las Canoas. Pronto hubo de hecho, dos Veracruz, la pequeña pero arreglada villa de las Canoas, con alcalde mayor y parroquia, punto de llegada de la ruta a México; y la otra, en el lugar original en la playa, con unas cuantas ventas muertas que volvían a la vida sólo cuando llegaba un barco a San Juan cargado de alijadores negros. Estas ventas eran el Puerto, por donde pasaban oficialmente todas las cargas y pasajeros entre España y Nueva España. Así, la separación entre la villa y el puerto parecía inconveniente. Un barco tardaba meses en descargarse y despacharse, y desde 1565 el comercio de Sevilla llegó por flota. En 1568 llegó el pirata Hawkins, para inquietud de los lugareños. En 1579 se fundó un hospital porteño, situado precisamente en San Juan. Fue hasta 1599-1600 cuando se arregló el caso de la doble Veracruz. La villa de la Veracruz quedó como la Antigua. En cambio, en las ventas (la principal de entonces era la



"de Buitrón"), el virrey hizo edificar una ciudad, la Nueva Veracruz, también pequeña pero con ciertos privilegios. A ella llegó un corregidor enviado por el virrey y, por su parte, el obispo de Puebla mandó a un párroco y las órdenes religiosas asentaron conventos. El virrey hizo construir también un muelle y fortificar San Juan.

En 1786 la ciudad fue erigida capital de la Intendencia de Veracruz; se colocó en la torre del palacio de gobierno un reloj público similar al de Xalapa y se iniciaron los trabajos para empedrado de las calles. En 1796 se transitaba por los dos nuevos caminos entre México y el Puerto. En 1803 se instaló el primer faro giratorio. Para entonces (aún incómoda e insalubre) contaba con 16 000 o 20 000 habitantes, incluidos los que vivían extramuros.

Durante la Guerra de Independencia las autoridades virreinales controlaban con facilidad a la Villa Rica: los movimientos militares en el puerto fueron de provecho para los comerciantes y significaron trabajo para los alijadores y fuego para los milicianos. La República, en cambio, trajo para la ciudad mayores peligros que los piratas. De 1823 a 1825 un duelo de artillería entre fuerzas españolas en San Juan y fuerzas mexicanas en la ciudad causó muchos daños y muertes. Así el puerto se cerró, la capital se trasladó a Xalapa y el comercio se fue a Antón Lizardo y Alvarado. Posteriormente, la ciudad ocupó la cabecera del cantón, y por los hechos militares verificados ahí fue titulada "La Heroica". No obstante, la población descendió a 7 000 personas. Desde 1835 las diligencias de Xalapa y Orizaba abrieron su ruta hacia ella, motivo por el cual se inauguró un gran hotel en la terminal. En 1838 sufrió la Guerra de los Pasteles y en 1846 un bloqueo, al que siguió el bombardeo de los norteamericanos en 1847 con pérdidas, entre muertos y heridos, de 1 000 hombres aproximadamente. Esta ocupación, sin embargo, trajo para los comerciantes beneficios económicos.

Una vez desocupada, la ciudad padeció aranceles excesivos además de un compromiso calamitoso con Santa Anna, que le devolvió su condición de capital a un alto costo. El Puerto se volvió Liberal en 1856, y en 1858 acogió al presidente Juárez, erigiéndose como capital de la Reforma y la República, lo que le costó un cerco militar en 1859 y un bombardeo en 1860 de los Conservadores. Desde 1861 la ciudad fue ocupada por las fuerzas europeas de la Intervención. En 1864, bajo el Imperio, ganó por fin el abasto de agua dulce, del río Jamapa. Cuando triunfaron los republicanos, cobraron impuestos atrasados (pagados al Imperio), lo cual llevó a los comerciantes a la crisis. La población de la ciudad alcanzaba apenas 10 000 habitantes. Fueron así logros asombrosos el establecimiento en 1870 del Instituto Veracruzano y en 1871 la Biblioteca del Pueblo.

No fue sino hasta la inauguración del Ferrocarril Mexicano en 1873 cuando el Puerto de Veracruz volvió a florecer. Libre ya de discordias militares, se transformó en una ciudad urbanista y de fuerza cívica. En muchos casos gracias a la inmigración de otros estados, así como de Europa y de Cuba, se hizo de un rico y vivaz ánimo popular. En 1880 se empezó a demoler la muralla virreinal y a escuchar el danzón *Malaca* en la Plaza de Armas. En 1882 se contrató la construcción de una bahía artificial con muelles. En 1884 la población ascendía a 24 000. En 1891 se abrió el Ferrocarril Interoceánico a México. Desde 1895 la Casa Pearson se encargó de las obras

públicas; había luz eléctrica y el beisbol tenía cada vez más jugadores y aficionados. En 1900 la Pearson abrió el ferrocarril Veracruz-Alvarado. Desde 1901 se realizó la campaña contra la fiebre amarilla. En 1902 con gran pompa y circunstancia el presidente Díaz inauguró el nuevo puerto. En 1903, también por la Pearson, se inició el nuevo servicio de agua y drenaje. En 1904 ya corría el Ferrocarril Veracruz al Pacífico. Hacia 1910 contaba ya con tranvías eléctricos, edificios nuevos —la Aduana remodelada, Faros, Correos y Telégrafos, y casi concluida la Estación Terminal— y una población de 40 000 almas mexicano-caribeñas.

La Revolución excusó al Puerto de violencias serias. Asimismo, la intervención norteamericana de 1914 fue dura, aunque no su ocupación. Mucho más importante fue, desde 1911, el movimiento sindical, de los estibadores y otros trabajadores. El primer congreso nacional de sindicatos fue en 1916, y tuvo como resultado la creación de la Confederación de Trabajadores de la Región Mexicana. Para 1930 había alrededor de 68 000 habitantes. Ese mismo año, se eligió el primer presidente municipal obrero. Veracruz, debido a tanto comercio, sería con el tiempo una ciudad de poder político y radicalismo obrero, con centro en la Unión de Estibadores. Las huelgas inquilinarias de 1922, la huelga general de 1923 y la sangre de la rebelión delahuertista en 1923-1924, sacudieron a la ciudad pero no la debilitaron. Los comerciantes lograron la construcción de la carretera entre Xalapa y Veracruz, transitable en 1924. A partir de 1925, el Carnaval se reveló como el gran negocio turístico; Villa del Mar fue una fiesta nocturna permanente, donde se bailaban los ritmos del danzón y del jazz.

El beisbol se convirtió en el deporte de las masas porteñas; de manera que en 1929 se fundó la Confederación Veracruzana de Beisbol y, en 1935, se inauguró el Parque Deportivo Veracruzano. Por los mismos años la Unión de Estibadores tomaba parte principal en las luchas obreras lombardistas. Era también el tiempo, sobre el que García Díaz escribe páginas luminosas, en que Toña la Negra y el Son Jarocho Veracruzano alegraban tanto a héroes como a estrellas beisbolistas en los barrios populares del Puerto. Esa música fue un suceso nacional, que popularizó al carnaval veracruzano. En 1936 la Unión de Estibadores fue elemento clave en la formación de la CTM, y ese mismo año, fundiendo el bolero y el danzón, Agustín Lara (tlacotalpeño) hizo que Toña la Negra cantara por radio al pueblo mexicano su *Veracruz*. La política, el ánimo popular, el sindicalismo y la música en las páginas conmovedoras que García Díaz ofrece en palabras e imágenes sobre la llegada al Puerto en 1939 de los refugiados republicanos de España.

En 1940 se podía transitar ya la carretera de México al Puerto, que pasaba por Xalapa. Gracias a su política, el comercio y sindicalismo, la ciudad entró en un auge constructor y colaborativo. Cuando Ávila Camacho fue presidente se realizaron muchas obras. Por su parte, el presidente Alemán amplió la capacidad portuaria y se abrió la carretera de México hacia Orizaba y la costera hacia el sur. Cuando Ruiz Cortines fue presidente, la ciudad tenía unos 90 000 habitantes que se enorgullecían del primer presidente porteño y de las nuevas obras que ordenaba para la ciudad, así como de la nueva industria pesada, TAMSA, y los triunfos de Beto Ávila en las Ligas Mayores. (Población en 1990: 303 152.)



Entretejados en los ensayos, hay muchos detalles particulares fortuitos que hacen que la microhistoria sea especialmente atractiva, interesante y rica en explicaciones.

Siniestros como los repetidos incendios de "la ciudad de tablas", las erupciones del San Martín en los Tuxtles en 1664 y 1793, el ciclón en esa misma Región en 1888 y el que destruyó el Club de Regatas y el balneario de Villa del Mar en el Puerto en 1926, las nevadas en Papantla y en los Tuxtles en 1899, el temblor en Xalapa en 1920, las inundaciones de Tuxpan en 1930, 1941 y 1955 y la que 40 horas de lluvia continua produjo en el Puerto en 1931, no son aquí efemérides, sino experiencias desastrosas, que afectaron gravemente las estructuras económicas, sociales y políticas de los lugares donde sucedieron. De igual manera las epidemias como la viruela en Papantla en 1830 y en 1841; la que mató a entre 1 500 y 1 800 habitantes en Santiago Tuxtla en 1846, y la que afligió a la misma villa en 1916, el terrible cólera de 1833, que en dos meses dejó 500 muertos en Papantla, 1 800 en Orizaba y 3 000 en San Andrés Tuxtla, y el de 1850, que en tres meses dejó cientos de muertos en Xalapa y los Tuxtles y 1 500 muertos en Orizaba, la colerina de 1853 en Orizaba, la tifoidea en los Tuxtles en 1871, la fiebre amarilla que mató a 595 en el Puerto en 1899, la influenza española pandémica en 1918-1919, la influenza en los Tuxtles en 1920, la fiebre amarilla y la peste bubónica en el Puerto en 1920, todo ello pesó enormemente en la evolución de la vida local en todos sus aspectos.

También ciertos personajes como el Dr. Zóximo Pérez Castañeda en Tuxpan, Martín Torres en Orizaba, Ricardo Erasmi en los Tuxtles —desconocidos por forasteros y olvidados en las historias de grandes marcos— fueron de importancia reconocidísima entre sus vecinos contemporáneos, por lo que no tomarlos en cuenta hace imposible entender ni explicar la historia de estas localidades. Y no falta el detalle curioso, como el de la ballena que se encontró en la playa al norte del Puerto aquel 24 de diciembre de 1900, cuando todo Veracruz acudió a admirarla. Entre la concurrencia estaba un chiquillo de 11 años, después gran líder obrero, buen *catcher* y *umpire* regular: Rafael "El Negro" García, que durante su larga vida observó muchas cosas raras y memorables, pero que recordaría, a sus ochenta años, a aquella ballena como la cosa más maravillosa que jamás hubiera visto.

En fin, la impresión firme y clara es que la historia de las *urbes* de Veracruz ha sido de una inmensa variedad. Puede haber tipologías sociológicas incontables de estas villas y ciudades, pero una tipología histórica sería imposible. De hecho, cada villa, cada ciudad tiene su propia historia y por lo tanto su propia actualidad.

De *Veracruz: imágenes de su historia*, sólo dos problemas notables hay que lamentar, uno es la falta de distribución

amplia de esta obra tan interesante. Pareciera, asimismo, que los primeros tomos están agotados ya que sólo son accesibles los últimos, aunque no en muchas librerías. Lo peor es que el mejor de todos, *Puerto de Veracruz*, casi no circuló. ¿Qué ha pasado con los libros? Ojalá no estén embodegados, porque sería un desgaste de talento, trabajo y recursos. El otro problema es que la serie es corta. Se habían anunciado más tomos de la colección pero, hasta la fecha, no han aparecido. La colección es única entre los proyectos históricos y culturales de los estados y valdría la pena su realización total.

Ante cualquier investigación de historias locales, los historiadores de marcos grandes no van a dejar de preguntarse. ¿por qué se necesita tanta diferenciación? Hay por lo menos dos razones. Una es que, evidentemente, las historias tienen algo de interés intrínseco, no son un misterio humanista inefable. Lo que sucede es que sólo a través de lo concretamente particular se llega a lo concretamente general y sistemático; en el estudio de organismos específicos se encuentra la articulación orgánica de la sociedad mayor, la cual, así, podrá entenderse mejor. Por medio de historias locales se observa que la sociedad no es, en un esquema taxonómico ni de clases, razas, sexos, edades, ideologías, etc., sino la combinación general y dinámica de todas estas contradicciones —y esta en una geografía extensa pero siempre diversa. Esto quiere decir que las relaciones sociales son intrínsecamente difíciles, la frustración es la experiencia social preeminente, y por eso la política sucede y es siempre problemática. Así las varias historias urbanas de *Veracruz: imágenes de su historia* son llamadas a reconocer la realidad urbana, difícil, política del México moderno.

## BIBLIOGRAFÍA

- Ana Laura Delgado, coord., *Veracruz: imágenes de su historia* (Archivo General del Estado de Veracruz, 1989-1992)
- Bernardo García Díaz y Laura Zevallos Ortiz, *Orizaba* (Litográfica Turmex: México, 1989)
- Soledad García Morales, *Coatepec* (Litográfica Turmex: México, 1989)
- Adriana Naveda Chávez Hita y José González Sierra, *Papantla* (Litográfica Turmex: México, 1990)
- Leopoldo Alafita Méndez y Filiberta Gómez Cruz, *Tuxpan* (Litográfica Turmex: México, 1991)
- José González Sierra, *Los Tuxtles* (Artes Gráficas Panorama: México, 1991)
- Carmen Blázquez Domínguez, *Xalapa* (Litográfica Turmex: México 1991)
- Bernardo García Díaz, *Puerto de Veracruz* (Litográfica Turmex: México, 1992) ☞