

DE ESPACIO “VACÍO” A REGIÓN VIVIDA.  
VÍAS DE COMUNICACIÓN EN LA FRONTERA ENTRE  
VERACRUZ, TABASCO Y CHIAPAS (SIGLOS XIX-XX)

FROM AN “EMPTY” SPACE TO A LIVED REGION.  
COMMUNICATION ROUTES ON THE BORDER BETWEEN  
VERACRUZ, TABASCO AND CHIAPAS  
(19TH-20TH CENTURIES)

Martha Patricia García Arenas\*

DOI: <https://doi.org/10.31644/ED.V7.N2.2020.A06>

**Resumen:** Este artículo analiza el proceso de conformación de la región de Las Choapas, en el sureste mexicano, a lo largo de los siglos XIX y XX. Las transformaciones socioespaciales que favorecieron dicha integración son examinadas con la propuesta teórico-metodológica de espacio social de Pierre Bourdieu y la teoría de los desfases de Juan Pedro Viqueira, destacando el carácter contingente de las regiones, la flexibilidad y permeabilidad de los espacios, y, sobre todo, las relaciones de poder que atraviesan los ejes geohistóricos de ese proceso. A partir de una perspectiva relacional se abordan algunas variables socioeconómicas que impulsaron la construcción de vías de comunicación y dieron lugar a importantes cambios en la organización espacial entre los siglos XIX y XX. El artículo abarca diversos periodos: la época en que los ríos eran las principales vías de comunicación, la modernidad

---

\* Investigadora independiente. Maestra en Estudios sobre Diversidad Cultural y Espacios Sociales, Universidad Autónoma de Chiapas, México. Línea de investigación: Espacios Sociales. Correo-e: mar.medces@gmail.com.

Fecha de recepción: 09/09/2019. Fecha de aceptación: 13/03/2020. Fecha de publicación: 31/07/2020.

porfiriana, la exploración y explotación de hidrocarburos, el poblamiento y la colonización, el impacto indirecto del programa “Marcha hacia el mar” y las dinámicas socioespaciales en zonas de frontera. Esta largo recorrido da cuenta de la transformación de un espacio “vacío” en una región vivida.

**Palabras claves:** espacio social, colonización, frontera, Las Choapas, Petróleos Mexicanos.

**Abstract:** This article analyzes the process of formation of the Choapas region in the Mexican Southeast during the 19th and 20th centuries. The socio-spatial transformations that favored such integration are examined with the theoretical-methodological proposal of social space by Pierre Bourdieu and the theory of gaps by Juan Pedro Viqueira, highlighting the contingent character of regions, the flexibility and permeability of spaces, but above all the power relations that cross the geo-historical axes of that process. From a relational perspective, some socioeconomic variables are approached that impelled the construction of communication routes and gave rise to important changes in spatial organization between the 19th and 20th centuries. The article covers various periods: the time when rivers were the main communication routes, Porfirian modernity, the exploration and exploitation of hydrocarbons, settlement and colonization, the indirect impact of the “March to the Sea” program and the socio-spatial dynamics in border areas. This long journey accounts for the transformation of an “empty” space into a lived region.

**Keywords:** social space, colonization, border, Las Choapas, Petróleos Mexicanos.

## Introducción<sup>1</sup>

Desde la época prehispánica, pasando por el periodo colonial y hasta el siglo XIX, los ríos fueron los principales caminos que atravesaron el sur de Veracruz y el actual estado de Tabasco. En este largo periodo la cuenca del río Tonalá se transformó en una zona intersticial, sin vigilancia militar, apta

<sup>1</sup> Mi gratitud para la Dra. Sonia Toledo Tello. Su dedicación a las lecturas previas de este trabajo y las consecuentes aportaciones han sido una guía y estímulo para profundizar en el análisis de mi región de estudio.

para el contrabando de mercaderías, abasto de maderas y ganado (García de León, 2011; Estadística, 1831). Además, cuando el territorio de la provincia de Acayucan se extendía hasta el partido de Huimanguillo,<sup>2</sup> los cauces de esta extensa red hídrica también se usaron para trasponer los límites territoriales entre las provincias de Veracruz, Tabasco y Chiapas (Estadística, 1831).

A partir de 1857 este espacio se transformó en un límite fronterizo por diversas circunstancias, entre ellas el distanciamiento de la cabecera del departamento de Acayucan con el cantón de Huimanguillo, así como la proximidad sociocomercial con los puertos de Tabasco (García de León, 2011: 740). Los límites territoriales entre Tabasco y Veracruz quedaron marcados por el río Tonalá. Sin embargo, en esta frontera se mantuvieron vigentes los nexos socioculturales del Sotavento<sup>3</sup>. Desde entonces y hasta el siglo XX, las miradas externas establecieron que este espacio fronterizo representaba un “vacío”<sup>4</sup>. Sin embargo, esta adjetivación no impidió su integración socio-espacial a dinámicas globales, por el contrario, su condición de intersticio favoreció la integración de diversas maneras a procesos en distintas escalas, algunos de los cuales abordaremos más adelante.

Este trabajo no pretende ser la historia de las rutas que se extendieron en el sur de Veracruz y el oriente de Tabasco, en forma de afluentes, como vías férreas o redes camineras y carreteras. A partir de una historia de larga duración, guiada por la Teoría de los desfases (Viqueira, 1997), me interesa observar la forma en que las relaciones sociales de poder influyeron en la reestructuración del espacio. Para cumplir este propósito enfatizaré el papel de la infraestructura, ya que, a través de la movilidad, el poblamiento y otros procesos socioculturales que se refuerzan con las vías de comunicación, también se construye la frontera (Sandoval, 2012). Los cauces fluviales, las vías férreas o carreteras serán vistas como lugares (Massey, 1991)<sup>5</sup>, de tal forma

<sup>2</sup> En los actuales municipios de Cárdenas y Huimanguillo, Tabasco.

<sup>3</sup> “El Sotavento fue un término mariner, administrativo y militar que desde la época colonial ha definido al espacio inmediatamente al sur del Puerto de Veracruz, en contraposición al Barlovento, ubicada al norte. García de León (1992:2) señala que “la región [del Sotavento] englobaba varias jurisdicciones coloniales que, a su vez, correspondían bastante con antiguas provincias prehispánicas que hoy conforman grupos de municipios” (Delgado, 2000: 40).

<sup>4</sup> La noción de espacio vacío es entendida como “la ausencia de una organización socio-económica y política que pretendía asumirse como hegemónica en la región, sobrepuesta a la organización social prevaleciente que le antecedía” (Macías, 2004: 431).

<sup>5</sup> Un lugar es un proceso que “se da ‘a partir de una constelación de relaciones sociales que se encuentran y se entrelazan en un locus particular’. El lugar es ‘un punto particular, único, de

que las infraestructuras “creadas, organizadas y reproducidas por la interacción de estos actores e instituciones, [...] son una manifestación de y un medio para las relaciones que constituyen el espacio social” (ídem.: 34).

La categoría de región<sup>6</sup> me permite indagar en las implicaciones políticas, económicas y socioculturales, pero, sobre todo, en las prácticas de apropiación territorial que han favorecido la conformación de lo que denomino “región de Las Choapas”. En concordancia, sigo la línea de Williams (1985), para quien lo regional “tiene connotaciones relacionadas con un estilo de vida valiosamente distintivo”, lo que convierte “las virtudes características de las regiones en la base de nuevas formas de identidad o grados de autogobierno” (Harvey, 2009: 196). El proceso de estructuración regional será observado a través de variables geohistóricas cuyo hilo conductor estará atravesado por las relaciones sociales de poder en distintas escalas. Para ello retomaré la propuesta teórico-metodológica del Espacio Social o Campo de Pierre Bourdieu (1999). Desde esta perspectiva exploro el accionar social de los agentes (individuos, grupos, instituciones) que se mueven en un complejo entramado de interrelaciones sociales donde se ponen en juego los distintos capitales (económico, cultural, social, simbólico) al desarrollar estrategias que les permiten participar, influir, negociar e incluso modificar la lógica del espacio social.

Veremos que el conjunto de relaciones sociales puede estar estructurado en lo que Bourdieu (1999) denomina una “solidaridad orgánica”<sup>7</sup>. Dicho de otro modo, estas formas particulares conforman un campo social regional, donde las fuerzas de los grupos hegemónicos están en constante tensión para establecer estrategias que permitan mantener el control de las posiciones dominantes. Así, los lugares, las regiones y los procesos económicos, políticos y socioculturales, son resultado de relaciones de poder en espacio-tiempo históricos, que se producen y transforman a su vez a las sociedades que viven en un espacio

---

esta intersección. Se trata en realidad de un lugar de encuentro. Así, en vez de pensar los lugares como zonas con fronteras alrededor, es posible imaginarlos como momentos articulados de redes de relaciones y entendimientos sociales, pero donde una gran parte de estas relaciones [...] se construye en una escala mucho mayor de lo que solíamos definir para ese momento como lugar en sí” (Doreen Massey, citada en Haesbaert, 2011: 16).

<sup>6</sup> Sustentada en los aportes de distintos autores: Braudel, 1953; Gatti, Cuello y Alcalá, 1979; Velázquez, 1995, Viqueira, 1997.

<sup>7</sup> Propiedad manifiesta entre campos diferentes e interdependientes, a la vez “se ejerce de forma invisible y anónima, mediante acciones, reacciones anárquicas en apariencia, pero de hecho, impuestas estructuralmente de agentes e instituciones incluidas en campos a la vez competidores y complementarios” (Bourdieu: 1999: 137).

determinado (Lefebvre, 1974; Harvey, 2009; Viqueira, 1997). Esta indagación me permite integrar aspectos como la memoria y su interrelación con las formas de percepción y apropiación territorial.

Bajo estas luces puedo reflexionar sobre el carácter contingente de la región, traslapar distintos procesos para hacer visibles los intersticios, las rupturas, pero también las continuidades y remanencias que dan paso a la integración socioespacial. De tal forma que, sin pretender que sea exhaustivo, este trabajo bosqueja algunos cambios en la organización espacial para analizar y comprender la transformación de este espacio “vacío” en una “región vivida”.

Este artículo se divide en cinco partes. En la primera recupero las referencias de algunas de las rutas comerciales que se mantuvieron vigentes por varios siglos entre las cuencas del río Tonalá y Coatzacoalcos, también destaco la relevancia de los afluentes en el periodo de las plantaciones y monterías de finales del siglo XIX. El siguiente apartado ilustra el surgimiento de nuevas interconexiones que se iniciaron con la instalación y expansión de la industria petrolera a partir de la década de 1930. Más adelante abordo la intervención de distintos grupos de poder para ejecutar la construcción de vías del Ferrocarril del Sureste. Posteriormente presento algunos apuntes sobre el programa desarrollista “Marcha hacia el Mar”, como pauta para los trabajos de construcción del Circuito del Golfo y de la carretera Cárdenas-Raudales, Malpaso y, en el último apartado, presento una aproximación a la forma de integración regional en las zonas fronterizas con la construcción de las primeras redes carreteras de terracería en el municipio de Las Choapas, Veracruz.

## **Los caminos sobre el agua**

El área de estudio se encuentra delimitada principalmente por la cuenca del río Tonalá, de la cual pueden destacarse las interconexiones con el río Coatzacoalcos o el delta del Grijalva. Estos afluentes conforman una intrincada red fluvial que desde tiempos remotos mereció que se le nombrara como “lugar rodeado de agua”<sup>8</sup>. Por tales circunstancias las relaciones socioculturales de esta área estaban fuertemente ligadas al uso de los afluentes.

Los caminos sobre el agua, establecidos desde la época prehispánica, fueron las vías de penetración que se usaron durante el periodo colonial, pero

<sup>8</sup> “Los Ahualulcos [...] eran parte de la provincia de Coatzacoalcos, el antiguo Anahuac Ayahualolco, ‘costa de lugar rodeado de aguas’ como lo llamaban los nahuas de esa región en el siglo XVI” (García de León, 2011: 405).

a partir del siglo XVI los pueblos indígenas asentados en las costas cercanas a las desembocaduras de los ríos Coatzacoalcos-Tonalá se vieron forzados a desplazarse tierra adentro en diferentes latitudes para evitar las tragedias que sobrevinieron: enfermedades epidémicas, esclavitud, ataques de piratas<sup>9</sup>, la política de congregaciones y la expansión de los hatos en las haciendas de ganado mayor<sup>10</sup>. Hacia finales de siglo XVIII, el Sotavento figuraba en la geopolítica global como un importante punto de confluencia, algunas de las antiguas rutas comerciales que no perdieron su vigencia podían ubicarse desde Cosoleacaque hasta Guatemala y de la región de los Tuxtlas a Campeche<sup>11</sup>.

En los terrenos mercedados a la hacienda San José Tepozapan, a orillas del río Tonalá, hasta el siglo XIX se usaba un “paso” que fue punto de conexión entre los ríos Tancochapa y Uxpanapa, y sobre el cual transitaban las rutas transversales a la costa. Tal fue su relevancia que el alcalde de Acayucan sugirió que “se abriese un canal de comunicación en este punto, reuniendo los dos ríos”, lo que beneficiaría a los comerciantes de Huimanguillo y Tabasco e incluso a los de la provincia de Las Chiapas, para facilitar su transportación a Acayucan “sin los riesgos de la navegación por mar y con un ahorro considerable” (Estadística, 1831). Otra ruta que atravesó este espacio estuvo delineada por el río Coatzacoalcos-Uxpanapa hasta la región zoque de Chiapas (García de León: 2009: 212). A diferencia de otros caminos reales o rutas fluviales que merecieron la atención y el control militar de la corona española, observaremos que los confines de esta frontera no tuvieron tal vigilancia lo que reforzó su condición marginal y el uso de estas vías para trasponer las prácticas legales.

Este espacio sirvió como región de refugio durante varios siglos, una

---

<sup>9</sup> Las costas del Sotavento padecieron durante dos siglos la presencia de piratas, corsarios y filibusteros que afectaron las antiguas formas de poblamiento, aunque algunos grupos indígenas (Ixhuatlán y Moloacán) pudieron establecer relaciones de intercambio e integrarse a las nuevas dinámicas de un contexto de disputas interoceánicas por el control del mercado.

<sup>10</sup> Además de los pocos pueblos que permanecieron en las riberas de las cuencas de los ríos Coatzacoalcos y Tonalá, desde el siglo XVII se crearon numerosas haciendas de ganado mayor, que acapararon grandes extensiones territoriales y favorecieron el despoblamiento. En la zona fronteriza que nos interesa, García de León registró tres haciendas de ganado mayor: San José Tepozapan, cercana al río Tancochapa; Tonalá, en la desembocadura del afluente, y San Antonio, en terrenos del actual municipio de Cárdenas, Tabasco (García de León, 2009: 353-354).

<sup>11</sup> “Cosoleacaque, Ixhuatlán, Moloacán, Zanape [Zanapa], Tecominoacán, Mecatepec, Ocoapan, Quechula, Tecpatán, Tuxtla, Soconusco y Guatemala. Había otra más de Santiago a San Andrés, Catemaco, Acayucan, Coatzacoalcos, Mecatepec y Campeche” (García de León, 1976: 137 citado por Uribe, 2008: 50).

Figura 1.- Afluentes de los ríos Tonalá y Coatzacoalcos en la región de estudio (INEGI, 2007)



Fuente: INEGI, Red Hidrográfica Escala 1:50000 Edición 2.0. Región Hidrográfica Coatzacoalcos, RH29Ba- R. Coatzacoalcos, INEGI-CONAGUA, 2007. Mapa de la Red Hidrográfica Digital de México. Catálogo de Metadatos Geográficos CONABIO recuperados en noviembre 2018. Mapa elaborado por Geog. César Octavio Sánchez Garay.

de las posibles causas pudo ser la ausencia de límites, que a su vez obedeció a un lento proceso de conformación territorial donde el istmo estuvo en disputa y permanente construcción<sup>12</sup>. Hasta el siglo XIX los límites de los departamentos de Acayucan y Huimanguillo hacia el sur se consideraban poblados por “gentes que poco menos que salvajes habitan estos desiertos” (Estadística, 1831: 10). Frente a esta situación incluso la implementación de herramientas judiciales resultaba problemática para las autoridades oficiales, ya que la marginalidad de este espacio la usó en su beneficio la población local

<sup>12</sup> Los múltiples intereses depositados en el istmo dieron cabida a diferentes proyectos que crearon demarcaciones político-administrativas atendiendo a diversos criterios, incluso se planteó hacer del istmo veracruzano y oaxaqueño una sola demarcación.

para eludir los imperativos judiciales de la época<sup>13</sup> (ver Figura 1).

### **Los cauces de la modernidad en el sur de Veracruz**

Desde el surgimiento del México independiente, los intereses transnacionales estuvieron centrados en el control del espacio privilegiado que representaba el istmo mexicano. Para el siglo XIX la ampliación de la infraestructura tuvo un fuerte impulso y una de las grandes obras que marcaron la época fue la construcción de las vías del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec. El proyecto modernizador porfirista estuvo fincado en varios ejes, pero fueron dos las políticas que afectaron el sur de Veracruz: una atractiva legislación que incentivó la presencia extranjera y favoreció la creación de grandes latifundios deslindados por empresarios y políticos<sup>14</sup> y la consolidación del istmo como enclave de comercialización mundial (Velázquez, 2009: 291).

La atención geopolítica que el gobierno de Porfirio Díaz (1877-1911) puso en el istmo coadyuvó a otros procesos de diversa índole para reestructurar la configuración del Sotavento. En este periodo, por ejemplo, con el incremento de la inversión extranjera, además del extractivismo forestal, se detonó el auge de las plantaciones. Acotando, en el cantón de Minatitlán, las empresas agrícolas exportadoras Rivera del Carmen y Boca Nanchital estaban orientadas hacia el cultivo y la comercialización del hule, pero además se producía caña de azúcar, café y otras frutas tropicales (Valdivieso, 2015). Estas empresas influyeron en la movilización de los pobladores ribereños de Veracruz y Tabasco a través del enganche o contratación de mano de obra para su explotación, pero además estas migraciones temporales crearon nuevas jerarquías sociales y dinámicas

---

<sup>13</sup> “El batallón de Acayúcam, por el sistema que últimamente se adoptó para establecerlo, ha influido sobremanera en considerable número de familias que queriendo sustraerse del servicio han fugado á los campos, en donde se hace imposible averiguar su escondite, porque la fragosidad del terreno y las distancias dejan burladas las pesquisas mas activas de los encargados de la policía [...] especialmente en el canton de Huimanguillo, que por su procsimidad á las Chiapas y Tabasco, se puede decir que nada se adelanta, particularmente en lo judicial, pues transpuestos los delinquentes sin mayor trabajo, no alcanzan los brazos de los respectivos jueces territoriales” (Estadística, 1831:9).

<sup>14</sup> Las compañías deslindadoras se adueñaron de 17 millones de hectáreas, dejando como “resultado del pago por deslindes de unos 50 millones de hectáreas” (Nathan L. Whetten, 1953, en Fort, 1979: 22). “Entre 1890 y 1907 la Estadística General registró un fuerte incremento en el número de haciendas del cantón de Minatitlán: de 4 pasaron a ser 27 [...] los propietarios de las mayores extensiones eran Hearts, Felipe S. Martell [...] Romero Rubio [...], los hermanos Limantour, entre otros” (Oropeza, 2000: 52).

socioculturales entre los trabajadores<sup>15</sup>.

Los cauces de los caudalosos ríos también favorecieron la instalación de monterías, en el caso específico del río Uxpanapa, Zarauz (2003) ubicó algunos campamentos en Remolino, Cascajal, La Ceiba y Buenavista. Y en las márgenes del río Tancochapa, Palma (1975) menciona El Pesquero, Bodegas, Río Playas, Las Lomas, en Veracruz, así como Mal Paso y Río Pedregal en el estado de Tabasco. Todos, propiedad de la familia Maldonado. En el entramado de relaciones de la élite porfiriana figuraron gobernadores y políticos que se beneficiaron de las reformas legales, pero a la postre fueron un freno para la consolidación de una economía nacional pues “la naturaleza regional y personalista del poder, junto con los mercados y las comunicaciones seguían siendo limitados” (Washbrock, 2018: 20). En el sur de Veracruz, Fernando Nicolás Maldonado formó parte de este grupo privilegiado, pero también se benefició con propiedades en Yucatán, Tabasco y Chiapas.

Como él, Emilio Rabasa y José Yves Limantour también se interesaron en la adquisición de terrenos ubicados en diversos estados y particularmente en el Sotavento<sup>16</sup>. Entre los empresarios extranjeros que se trasladaron a la frontera de Tabasco y Veracruz, François-Joseph Fournier, de nacionalidad belga, llegó a Huimanguillo atraído por las facilidades para la adquisición y apropiación de predios baldíos y la atractiva legislación económica que favorecía la inversión (Pérez, 2017). En los terrenos que actualmente ocupa el ejido de Central Fournier, Huimanguillo, Tabasco, existieron dos ingenios azucareros, cuya mano de obra superó a los 10 mil peones, procedentes de las riberas de los ríos de la cuenca del río Tonalá<sup>17</sup>. Este tipo de empresas destinó

<sup>15</sup> Uribe documentó que, en el campamento Azteca, un tabasqueño era el encargado de la contratación de los mozos que ahí se empleaban, en su mayoría tabasqueños y gente procedente de la ribera del río Uxpanapa [y Tancochapa] (Uribe, 2008: 71).

<sup>16</sup> Conocedores de los proyectos para detonar el desarrollo de las vías de comunicación en el istmo, impulsaron reformas en escalas locales y regionales, como en el caso de Emilio Rabasa, a quien desde su arribo a la gubernatura de Chiapas en 1891 se le reconoció como un promotor de la modernidad porfirista. Preocupado por la integración de las elites productivas del estado de Chiapas al impulso exportador, fue precursor de reformas fiscales para incrementar los ingresos y realizar obras de infraestructura al interior y exterior del estado. “En este progreso y ‘modernidad’ del sistema de comunicaciones y transporte se puso gran atención a las rutas que iban de Chiapas hacia el Golfo de México” (Contreras, 2000: 139).

<sup>17</sup> “Casi todo esto, aquí que era de Fournier, eran puros cañales, aquí casi como kilómetro y medio del ejido estaba la vía, tiene una vía de los trenes que llegaban al ingenio, porque Central Fournier tenía dos ingenios, ahí habían trenes de carga hasta rayando Veracruz, hasta el río ese que pasa, el Pedregal, que es el mismo Tancochapa. Y ahí llegaban a cargar los vagones de

la mayor parte de las inversiones a la transformación del suelo en terrenos cultivables, pero hubo poco interés por la construcción de infraestructura y se destacaron por la explotación los recursos agroforestales y la mano de obra regional (Uribe, 2008: 71).

Los ríos continuaron siendo las principales vías de comunicación y, por tal, no perdieron su centralidad en la organización espacial, como antaño, en la centuria decimonónica el río Tonalá-Tancochapa-Pedregal fue usado por la población regional para la instalación de “cuarteles rebeldes” y movilizaciones contra el sistema esclavista que imperaba en las monterías<sup>18</sup>:

[...] Ahí en Central Fournier, ahí corría la sangre. Se agarraron a tiros, los rebeldes con los del gobierno, aquí rumbo al río de Zanapa hay unos macayos [...] los ladrones, porque ahí en ese macayo hacían campamento y aquí en el Paso de los Muertos, había un paso adelantito del arroyo El Coletto, había también otro paso grande por donde entraban los barcos y ahí mero en Central Fournier, ahí hundieron los barcos, porque un barco había llegado con láminas de cobre y ahí lo hundieron [...] Todavía hay ruinas, habían unos grandísimos cuarteles de los militares (Entrevista a Martiliano Córdova Jiménez, en El Coletto, Huimanguillo, Tabasco, 28 de diciembre de 2019).

### Reestructuración del espacio en torno a los caminos de Pemex

Los hallazgos de hidrocarburos en el sur de Veracruz, que se iniciaron con el siglo XX, detonaron el surgimiento de una región petrolera que hacia la década de 1930 se expandía siguiendo los cauces de los afluentes Coatzacoalcos-Uxpanapa y Tonalá-Tancochapa<sup>19</sup>. A la creciente exploración y explotación de hidrocarburos se sumó la inversión de capitales tanto para echar a andar la refinería de Minatitlán (1906) como en vías de comunicación: se culminó la red ferroviaria del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec (1907) y se construyeron los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz.

---

caña para el ingenio (Entrevista a Martiliano Córdova Jiménez, en El Coletto, Huimanguillo, Tabasco, 28 de diciembre de 2019).

<sup>18</sup> El 19 de enero de 1913, ochenta hombres de la “región de Blasillo y El Pedregal de Huimanguillo” se levantaron en armas (Boletín del Archivo General de la Nación, 1997: 135).

<sup>19</sup> En terrenos arrendados por *The State Company of Mexico, S.A.*, Compañía Mexicana de Petróleo “El Águila” S.A., *The Transcontinental Co. Pat.*, *The Continental Co. Pat.*, Compañía Unida de Petróleo, S.A. y en terrenos federales la denominada Control de Administración de Petróleo Nacional (Palma, 1975: 143).

Aunado a la naciente industria sobrevino un inusitado proceso migratorio que favoreció el poblamiento de este espacio. Entre los campamentos petroleros se conformó una población flotante integrada por extrabajadores de la construcción del Ferrocarril de Tehuantepec, población agrícola regional y trabajadores migrantes extranjeros (Aguilar, 1999:62). El establecimiento de campos petroleros impulsó la construcción de nuevas vías de comunicación.

En los lugares donde se hallaba crudo para explotar, el paso de los geólogos era el precedente del cambio abrupto en la vida de los pobladores. Sobre esto Frans Blom<sup>20</sup> relató: “por regla general, los campamentos crecen a mis espaldas. Cuando un grupo de ingenieros, contratistas y obreros vienen, yo me voy y me oculto 30 o 40 kms. más adentro, siempre a la cabeza” (1993:104). Los caminos estrechos eran sustituidos por terracerías donde se trasportarían el material técnico y personal del campo<sup>21</sup>. Aunque cabe precisar que las comunicaciones con el eje industrial Coatzacoalcos-Minatitlán seguían determinadas por dos rutas fluviales: la primera, se iniciaba en el río Coatzacoalcos, hasta llegar al Uxpanapa y al Río Playas (Palma, 1975:44); la segunda ruta surcaba el río Tonalá hasta la zona de Pedregal. La principal función, en ambos casos, era la transportación de hidrocarburos (Ídem: 145), aunque también sabemos que hubo comerciantes y ganaderos tabasqueños que intensificaron su movilidad en estas rutas (García, 2019). En este periodo de auge petrolero, la creciente demanda de productos agrícolas y ganaderos para el sostenimiento de las ciudades emergentes (Las Choapas, Agua Dulce, Nanchital, Moloacán) propició la expansión de los intercambios sociocomerciales y culturales de las zonas periféricas<sup>22</sup>.

No podemos ignorar que aunado a estos procesos se desarrollaron conflictos territoriales entre los pobladores ribereños y los colonos petroleros

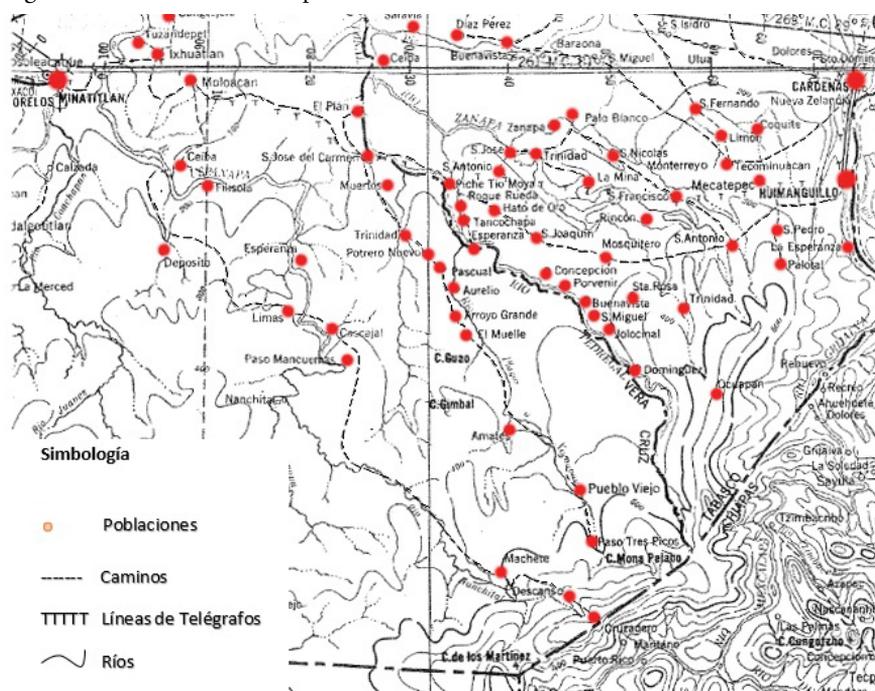
<sup>20</sup> Blom trabajó en las expediciones a cargo del departamento de geología de la empresa petrolera El Águila.

<sup>21</sup> En La Concepción y Vista Hermosa, a orillas del río Uxpanapa, se construyeron líneas del ferrocarril de manera arbitraria, tanques y torres de perforación emergían de la tierra y los pobladores de las localidades presenciaban la conformación de relaciones sociales en un proceso de trabajo hasta ahora desconocido: “Todos los mecánicos y perforadores en su mayoría son blancos [...] una cuadrilla de indígenas parias trabajan por el día entero y en la noche toman y pelean [...]” (Blom, 1993: 95).

<sup>22</sup> Específicamente, en el caso del campo El Plan en Las Choapas, su área de influencia se extendió a las rancherías y localidades de las riberas de los afluentes del Tonalá, en Tabasco, así como entre poblaciones aledañas a la ruta que comunicaba San José del Carmen y la Laguna del Rosario.

y ganaderos. Desde esta aproximación se cuestiona la idea generalizada del “vacío” y despoblamiento de este espacio, ya que como he mencionado hay evidencias del poblamiento desde finales del siglo XIX. Además, tomando como referencia un mapa de 1936, podemos confirmar la existencia de un patrón de asentamiento poblacional que seguía los cauces del río Tonalá-Tancochapa-Pedregal (ver figura 2). Entonces, considero pertinente resaltar el periodo de transición entre el aprovechamiento y uso de la tierra sin fundamento legal y la construcción de un sujeto reconocido por “derecho” que tuvo como sustento

Figura 2.- Asentamientos de población en 1936.



Fuente: (Fragmento) Military Intelligence Division, 1936, U.S.A. Intervenido por la autora.

la constitución de 1917 y la creación de la figura ejidal.

Sabemos que en los lugares cercanos a los campamentos petroleros la formación de una estructura corporativista facilitó el acceso a la tenencia de la tierra de grupos de solicitantes que eran trabajadores petroleros,

como en los casos de los ejidos El Plan y Las Choapas, cuyas dotaciones se resolvieron en condiciones distintas a los centros poblacionales alejados de las áreas de extracción de hidrocarburos (García, 2019). Fue en este proceso de reestructuración del espacio social que las localidades existentes desde el siglo XIX fueron desplazadas o quedaron ubicadas en la periferia del “lugar petrolero”. Las relaciones de poder entre ambas formas de apropiación territorial jerarquizaron el espacio regional.

En forma especial debe considerarse la enorme influencia que desde fines del siglo XIX ha tenido la explotación de los ricos mantos petroleros nacionales [...] Las compañías petroleras anteriormente y después Pemex, han cooperado sobre todo en Veracruz y sur de Tamaulipas en la construcción de caminos regionales: como ejemplos están las zonas de Tuxpan-Tampico y de Minatitlán-Las Chiapas [Choapas] (Bassols, 1959: 24).

La construcción de estas nuevas vías tuvo propósitos específicos determinados por la administración general de la zona sur de Petróleos Mexicanos, responsable del diseño y ejecución de los proyectos carreteros. Se buscaba, principalmente, comunicar a los lugares dedicados a la producción petrolera, en el periodo de 1939-1949 se inició el proyecto Las Choapas-Coatzacoalcos, retomando un antiguo camino vecinal que la compañía El Águila construyera desde el campo El Plan hasta Trancas Viejas<sup>23</sup>. Esta ruta sirvió de entronque para la población tabasqueña que se movilizaba en la región fronteriza, ya que los pobladores de Huimanguillo transitaban por los nuevos caminos de terracería y campamentos como La Venta<sup>24</sup>.

<sup>23</sup> El financiamiento para la construcción de este camino se obtuvo de las aportaciones sindicales de Pemex, de la Sección 26 (Las Choapas), Sección 16 (Cuichapa) y Sección 11 (Nanchital) y algunas “firmas particulares [...] quienes no utilizaron personal del S.T.P.R.M” (Palma, 1975: 154).

<sup>24</sup> “Entraba uno en La Ceiba y agarraba La Venta y por dentro, salía a un lugar que le llaman Las Piedras, pero ya ese pertenece a Agua Dulce, ahí había una panga [...] De La Venta a Las Piedras había un camino, era la única vía que entraba a Tabasco antes de la carretera del Golfo. Entonces primero era llegar a Agua Dulce y por dentro, salía uno hasta Nuevo Teapa y de ahí al Chapo, entraba más o menos hasta la carretera que va a Cuichapa y ya se comunicaba con Las Choapas. [Pero] esta carretera continuaba hasta Ixhuatlán y Nanchital, esa está viejísima también [...] Ya habían autobuses, los amarillos, los de Amadeo González [...] Había movimiento petrolero, a mí me tocó entrar con mi mamá y mi padrastro para acá a un lugar que le llaman La Fortuna y ya entraban los vehículos de Pemex, y después fueron los que empezaron a hacer los puentes”

Estas vías de comunicación recién creadas favorecieron el éxodo de la población tabasqueña hacia las nuevas zonas de exploración en el sur de Veracruz, pero además cabe destacar que la movilidad demográfica tuvo un nuevo impulso con el cambio en la estructura de la propiedad agraria, ya que, al finalizar la década de 1940, pero sobre todo a partir de 1950 y hasta 1965, se inició el proyecto de ocupación territorial mediante la creación de Colonias Agrícolas y Ganaderas. En este periodo los predios cercanos a los campos petroleros fueron los más disputados, ya que eran los mejor comunicados. Fueron pocos los “empresarios ganaderos”, cercanos a la poderosa Unión Ganadera Regional del Sur de Veracruz (UGRSV), los que pudieron superar las condiciones de aislamiento y establecer sus ranchos. La mayoría de los pequeños propietarios se vieron forzados a abandonar las tierras aisladas para adquirir predios cercanos a las vías de comunicación o buscar otras tierras colonizables en el sureste (García, 2019).

Ewell y Polleman enfatizaron que “[e]l Uxpanapa estaba tan aislado de los centros de población y de los centros comerciales que fue hasta finales de los años 60 cuando la tierra fue formalmente distribuida para evitar una nueva ola de especulación privada. Incluso entonces, la mayor parte de los campesinos que obtuvieron sus derechos a los nuevos ejidos fueron incapaces de tomar posesión de sus aisladas concesiones” (1980: 131). Similares fueron las condiciones que se replicaron en los municipios de Minatitlán, Las Choapas, Moloacán y Agua Dulce, Veracruz, así como en Huimanguillo, Tabasco<sup>25</sup>.

Un importante eje de desarrollo para la colonización ejidal fue la carretera que partía de Las Choapas y se internaba hacia el sur<sup>26</sup>, “paralelamente al río Uspanapa, en cuyo recorrido se establecieron explotaciones privadas” (Revel-Mouroz, 1980: 187). Sobre este camino troncal se instauraron varias colonias agrícolas y ganaderas, nuevos centros de población y ejidos que jugaron un papel relevante en la expansión de la frontera agropecuaria. Entre 1960 y 1980 Pemex estableció el trazado de la carretera a Río Playas e inició otros tramos como el Cerro de Nanchital- Tronconada y en la frontera con Chiapas.

---

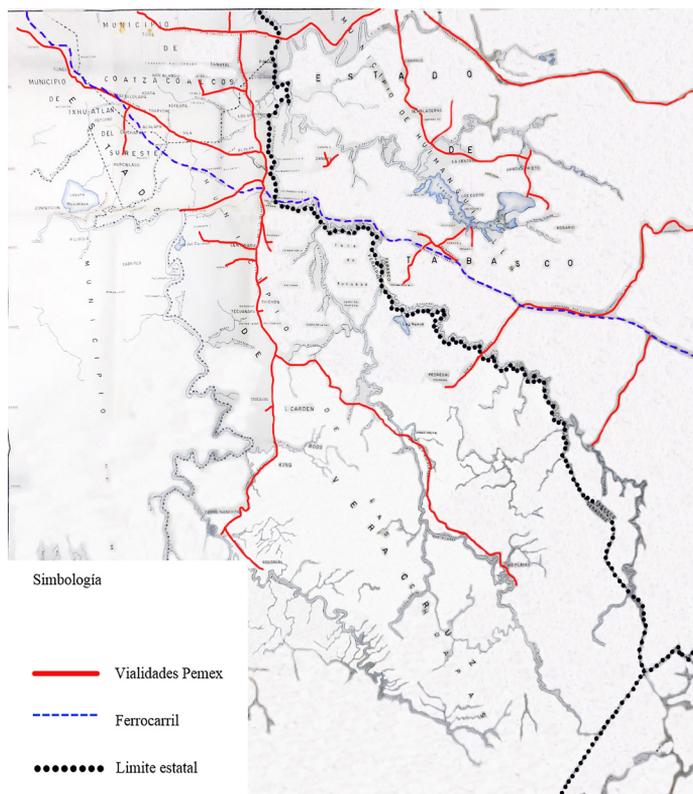
(Entrevista a Pedro García López, Las Choapas, 24 de noviembre de 2019).

<sup>25</sup> Me refiero a la estructura territorial actual, ya que Las Choapas formó parte del Municipio de Minatitlán hasta el año de 1961 y Agua Dulce perteneció a Coatzacoalcos y tuvo cambios en sus colindancias hasta 1988 que se constituyó municipio libre.

<sup>26</sup> Podemos ubicarla entre el campo El Plan y el kilómetro 8. La continuación de esta vía hasta el ejido Nueva Esperanza o Cerro de Nanchital se construyó a finales de 1950 y principios de 1960.

La paraestatal también fue responsable de la construcción de la ruta Dique 2-Xochitlán; esta red carretera dio paso al surgimiento de algunos lugares de

Figura 3.- Los caminos de Pemex.



Fuente: Planoteca AGEV. Minatitlán Caja 5.

concentración socio productiva en los municipios limítrofes con Las Choapas y en la zona fronteriza con el estado de Chiapas (ver Figura 3).

### El Ferrocarril del Sureste

Desde finales del siglo XIX, empresarios, hacendados, políticos, transportistas y pobladores del estado de Tabasco propusieron varios proyectos para superar las limitantes del sistema hídrico que durante la temporada de lluvias incomunicaba algunas regiones, obstaculizando el impulso a la creciente producción agropecuaria. Pero fue hasta el siglo XX, que gracias a la red

de relaciones de Tomás Garrido Canabal, afianzó su poder en la entidad tabasqueña<sup>27</sup> y estableció negociaciones con distintos sectores sociales en los niveles local, regional, nacional e internacional<sup>28</sup>. Con estas cartas se intervino en proyectos de infraestructura para el estado de Tabasco.

De esta época sabemos que, en el ámbito económico, mientras los efectos adversos de la crisis de 1929 se acentuaban en varias entidades, en Tabasco se registró el incremento en la producción del plátano, que era el producto de exportación más importante, aunque también en el caso del cacao y el ganado se reportó el sostenimiento e incremento de la producción. Hacia 1940, los productores tabasqueños abastecían de estos productos a la ciudad de México (Díaz, 2006: 238). Sin embargo, pasadas tres décadas desde la construcción del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, el discurso de la eficiencia de las vías fluviales fue insostenible ante las pérdidas económicas resultantes que reflejaban, entre otras cosas: la irregularidad de los servicios de cabotaje, las inundaciones de los caminos terrestres y la concentración de la propiedad de los transportes fluviales en unos pocos empresarios (Ídem.).

Por estas razones, durante el interinato de Abelardo L. Rodríguez (1932-1934) se inició la localización y el trazado de las vías del Ferrocarril del Sureste. En 1934 empezaron a llegar al sur de Veracruz las primeras comisiones, pero los caudalosos ríos con sus consecuentes inundaciones, la irregularidad del terreno de la selva del Uxpanapa y la abundante vegetación, dificultaron y prolongaron los trabajos de localización (Unam, 1950: 23). Finalmente, el Ferrocarril del Sureste empezó a delinear los nuevos itinerarios en 1940 y con ello se reforzaron algunos de los nexos socioculturales y económicos existentes en los límites de Veracruz, Tabasco y el norte de Chiapas<sup>29</sup>. A partir de 1950, el tren movilizaba cientos de personas y mercancías diariamente, como en otras

<sup>27</sup> Primero como gobernador (1919; 1923-1926 y 1931-1934) y posteriormente como Secretario de Agricultura y Fomento de México (1934-1935).

<sup>28</sup> “Garrido a disposición de las empresas plataneras: La United Fruit Company, a La Southern Banana Company y a La Banana Company, donde siempre sirvió a la contra revolución, controlando la explotación impune de la fuerza de trabajo, en su calidad de amortiguador de la lucha de clases; ya que era sostenido por el dinero de tales compañías, que a su vez repartía a manos llenas en la capital del país, entre sus cómplices de varias Secretarías de Estado” (Ortiz, 2014: 4).

<sup>29</sup> Con esta vía se pretendía conseguir dos objetivos fundamentales: “1º Dar enorme vitalidad a la rica y casi inexplorada zona del sureste y, 2º Abrir nuevas rutas comerciales a los productos de la Península de Yucatán, acortando a la vez por tierra la distancia entre ésta y el macizo de la república” (Unam, 1950: 23).

estaciones, la instalación del sistema ferroviario “significó la imposición de una reestructuración del tiempo y del espacio y de los ritmos de la vida cotidiana de las poblaciones de la región. La reorganización y reconstrucción de los referentes del tiempo se asociaron al horario –de llegada, de paso, de salida– del ferrocarril, sobre todo en las poblaciones donde éste tenía estaciones o que eran lugares de paso” (Coronado, 2009: 231).

En la escala más próxima, la nueva vialidad tuvo otros usos locales, como reforzar el desplazamiento poblacional que se había iniciado desde las primeras décadas del siglo como resultado de las estrategias para evadir las restricciones del gobierno en cuanto al consumo de alcohol o la persecución religiosa<sup>30</sup>. Una vez inaugurada la vía, se hicieron cotidianos los traslados entre las estaciones Tancochapa y Francisco Rueda. Esta conexión facilitó el transporte entre estas localidades, además se intensificó la comercialización de diversos productos regionales:

De aquí [Central Fournier, Huimanguillo, Tabasco] en el tren está cerquita, les digo a muchos que yo llegaba a Las Choapas, a pie, aquí nos íbamos a comprar cualquier cosa, y a comprar trago, llegábamos a vender maíz, frijol, pieles. Yo mataba mucho lagarto. Esas pieles valían [...] La piel de tigre también la compraba, de corralero, de perro de agua (Entrevista a Martiliano Córdova Jiménez, Diciembre de 2019).

Las rutas fluviales se complementaron con el ferrocarril y aún en las localidades que quedaron alejadas de las vías férreas pudieron beneficiarse al implementar un sistema de traslados en lancha hasta las estaciones alejadas al río Tancochapa y continuar en tren para llegar a puntos más alejados como Coatzacoalcos en Veracruz o la Chontalpa y Teapa en Tabasco, así como a diversos lugares en el norte de Chiapas.

En pura lancha viajábamos de aquí [Pico de Oro, actualmente poblado C-26]. La gente traían trago de Las Choapas, debajo de la lancha le ponían unas argollas, o a las canoas, esas de 20 litros; la tequila así la traían igual, en cajas,

---

<sup>30</sup> María Elena Caporalí Rueda, a sus 79 años recuerda que sus abuelos tuvieron que huir de su rancho porque iban a quemar a San Francisco: “Rueda era pura montaña y una o dos casitas de palma, Garrido quemaba todos los santos, fue el único que no quemó” (Charla con María Elena Caporalí Rueda, Las Choapas, septiembre de 2019).

porque si no en Tres Bocas se las quitaban ahí había una celaduría, registraban, los bajaban.

Las Choapas era el pueblo más grande, y podíamos ir por la lancha, era el más comunicado, porque ya estaba Cárdenas y Huimanguillo pero no estaba esta carretera. Para ir a Coatzacoahuac[coalcos], se iba hasta Las Choapas y de ahí ya se agarraba el tren ahí por Tancochapa (Entrevista a Anicasio Arenas Álvarez, Poblado C-26, Huimanguillo, Tabasco, el 29 de diciembre de 2018).

### **“Marcha hacia el mar”, la construcción de nuevos ejes troncales en el sureste**

Traslapado con el tiempo de la expansión petrolera y la construcción del Ferrocarril del Sureste, en el México de la década de 1940 el trópico húmedo se volvió un espacio prioritario para la colonización y la implementación de proyectos de desarrollo. Una nueva forma de regionalización planificada se implementó a través de las cuencas hidrológicas, replicando el modelo del Valle de Tennessee<sup>31</sup>. Manuel Ávila Camacho (1940-1946) inició el programa que en nuestro país recibió el nombre de “Marcha hacia el mar”, concibió que “el porvenir de la producción agrícola está en las feraces tierras de las costas. Una marcha hacia el mar aliviará, la congestión de nuestra meseta del centro” (citado por Revel-Mouroz, 1980: 162).

[...] con esos planes se buscaba entre otras cosas: a) propiciar la generación de energía eléctrica y b) crear la infraestructura necesaria que permitiera el desarrollo constante y autosostenido para así poder implementar una agricultura comercial de riego y la apertura de tierra al cultivo, ya sea por medio de la colonización ejidal o privada (Velasco Toro, 1991, citado por López, 1999: 33)

Para cumplir estos propósitos se crearon siete comisiones que operarían en igual número de cuencas, a mí me interesa destacar el papel de la Comisión del río Grijalva (1951). Este organismo tuvo a su cargo varios proyectos como el Plan Chontalpa, pero aquí abordaré sólo un par de intervenciones que impactaron tangencialmente la región limítrofe entre Chiapas, Tabasco y Veracruz, y que a

31 “Desde su creación en 1933 comenzaron a surgir, en diversos puntos del planeta, proyectos diseñados a semejanza del norteamericano: cuenca del río San Francisco (Brasil), cuenca del río Yatzhe (China), cuenca del río Papaloapan (México), entre otros” (Melville, 1997 :85).

nivel nacional evidenciaron la urgencia de crear nuevas vías de comunicación. Me refiero, por un lado, a la construcción de la presa Nezahualcóyotl, y a la construcción de la carretera Circuito del Golfo, por el otro.

Como se ha hecho notar, el sur de Veracruz carecía de vías de comunicación, la situación era similar en Huimanguillo y algunas localidades de Cárdenas, Tabasco. Por tal, los campos petroleros de Agua Dulce y El Plan se habían constituido como centros de abastecimiento para una periferia rural que seguía teniendo como principal medio de transporte las rutas del agua.

La inundación de Tabasco en 1952 colapsó las vialidades existentes y urgió a la Comisión del Grijalva a destinar recursos materiales y humanos para dar prioridad a la construcción de obras de infraestructura carretera e hidráulica (Díaz, 2006: 247):

Una obra trascendental fue el borde del paralelo 18 que cruzó parte del estado de este a oeste y serviría como muralla para detener las avenidas del Mezcalapa en el caso de desbordamiento hacia Cárdenas y Comalcalco. Este terraplén sirvió de base para la construcción del Circuito del Golfo, carretera que conectó Veracruz con la Península de Yucatán (Ídem.: 249).

En 1957 se inauguró la primera parte del Circuito del Golfo en el tramo Coatzacoalcos-Villahermosa y “se convirtió en el eje fundamental de conexión de la región con el resto del país” (Tudela, citado por Díaz, 2016: 254). La construcción de esta vía costera reconfiguró en poco tiempo las relaciones socioespaciales en el estado de Tabasco. Fue en este momento que en el norte de Huimanguillo y algunas localidades de Cárdenas empezó el declive de las vías fluviales y las ciudades de Coatzacoalcos, Agua Dulce y Las Choapas dejaron de ser lugares de abasto, frente a la nueva relación con Cárdenas y Villahermosa, Tabasco. Una vez concluido el citado tramo se abandonaron algunos de los viejos caminos de terracería y se trazaron nuevas vías que fueron planificadas en función de favorecer la comunicación con este importante corredor internacional. Una de estas nuevas rutas fue el tramo Las Choapas-Paralelo, que igual que otras vías facilitó la integración socio-económica de espacios marginales.

Mientras tanto, en el norte de Chiapas, desde mediados de la década de 1950 se iniciaron los trabajos de exploración, brechado e instalación del

campamento en Raudales, Malpaso, para alojar a trabajadores, personal técnico, material y equipo necesario para la construcción de la presa Nezahualcóyotl, por ello fue necesaria la introducción de una carretera desde Cárdenas, Tabasco. Esta arteria sirvió de soporte a los colonos que llegaron atraídos por el proyecto de construcción<sup>32</sup> y posteriormente a la población procedente de diversas latitudes que se integraron al proceso de colonización ejidal en la zona colindante de Veracruz y Chiapas.

En poco tiempo Raudales, Malpaso, cobró impulso como un importante centro rector para los colonos que empezaron a poblar las tierras baldías disponibles, además se convirtió en un lugar propicio para intercambios comerciales, facilitó el tejido de lazos de amistad, compadrazgo o parentesco. Aquí se socializaban las noticias, entre éstas, las de lotes vacantes, lo que contribuyó al traslado de un cuantioso número de población procedente del norte de Chiapas a la zona serrana del sur de Veracruz (García, 2019).

### **Los caminos invisibles**

En el panorama que acabamos de evocar, es notable que desde finales de 1960 y hasta la década de 1990 se movilizaron en este espacio interregional una diversidad de agentes que a pesar de las limitaciones descritas pudieron usar y acrecentar estratégicamente sus capitales económicos, sociales y culturales. Entre los grupos dominantes podemos mencionar al sector petrolero, cobijado por el Sindicato de Trabajadores Petroleros de la República Mexicana (STPRM) y por representantes del poder político. También hallamos al sector ganadero, impulsado por la Unión Ganadera Regional del Sur de Veracruz (UGRSV) y a sus líderes muy bien posicionados y respaldados por una serie de instituciones. Además de estos grupos claramente estratificados, es preciso destacar que la mayoría de la población colonizadora del sur de Veracruz perteneció al sector rural, amparado por instancias sólidas como la Confederación Nacional Campesina (CNC), la Liga de Comunidades Agrarias, Federación Nacional de Colonias Agropecuarias (FENCA), partidos políticos, entre otros.

<sup>32</sup> Rutila Mejía señala que para trasladarse de Tuxtla Gutiérrez, Chiapas, al campamento de Malpaso, en 1962, debían emprender un viaje de dos días, con el siguiente recorrido: “Tuxtla Gutiérrez, pasando por Cintalapa, la Ventosa [Oaxaca], Matías Romero, Coatzacoalcos [Veracruz], Minatitlán, llegando a Villahermosa [Tabasco] entre siete y ocho de la noche; al otro día salíamos de Villahermosa a Malpaso a las siete de la mañana, pasando por Cárdenas [Tabasco], Huimanguillo, la Chontalpa, llegando a Malpaso [Chiapas] como a las doce o una de día” (Mejía, 2012 :38).

Pero además de las redes visibles, hubo nexos entre empresas, instituciones y agentes con intereses socioeconómicos que operaban desde la opacidad, como se verá a continuación. Entre las décadas de 1960 y 1970, en el norte de Chiapas y el sur de Veracruz, una de las principales actividades productivas con las que podía capitalizarse la población rural, además de la producción agrícola, era la extracción de barbasco<sup>33</sup>. Este producto tenía que transportarse en avionetas ante la ausencia de caminos de terracería, pero además del barbasco, desde entonces esta zona se convirtió en una región propicia para la siembra de enervantes<sup>34</sup>. En estas “zonas marginales” se conformaron relaciones sociales que hicieron un uso estratégico del espacio que desde afuera parecía impenetrable. Maldonado analiza estos territorios de frontera como un producto histórico y nos dice: “No son zonas aisladas naturales, ni espacios alejados de la modernidad; son una consecuencia directa de la diferenciación espacial que construyen economías mundiales y nacionales” (Maldonado, 2010: 422).

En correspondencia con la misma línea, Gledhill (2017) refiere que los fenómenos sociales de este tipo son relevantes para dinamizar la “economía del contrabando”. Retomando la investigación de Rebecca Galemba (2012), ilustra algunas formas de capitalización a través del tráfico de mercancías ilegales y productos agrícolas y destaca que estas prácticas reconfiguran también las nociones de integración al mercado en los agentes participantes:

La autora muestra asimismo que las personas involucradas en este tipo de contrabando lo ven como una forma legítima de trabajo, cuestionando así el derecho del Estado a definir lo que es legítimo y lo que no lo es. La viabilidad del contrabando a través de carreteras fronterizas no oficiales depende, sin embargo, de que los agentes estatales no interfieran en ese tráfico. Esto es solo en parte una cuestión de pagar sobornos, ya que Galemba demuestra

---

<sup>33</sup> En este periodo operaban en el país seis empresas transnacionales: Syntex, Searle, Beisa (de Schering Co), de Estados Unidos; Proquina (Schering AG), de Alemania; Diosynth (Organon), de Holanda, y Steromex (Ciba-Geigy) de Suiza, que demandaban el barbasco para la elaboración de anticonceptivos (García, 2019:147).

<sup>34</sup> Son varios los expedientes de la Comisión Agraria Mixta, notas de prensa y testimonios que refieren las disputas agrarias entre ejidatarios y cultivadores de marihuana establecidos en los terrenos a deslindar entre las décadas de 1970 y hasta 1990, fecha en que se modificó la legislación agraria.

que el aparato de Estado prefiere no inspeccionar ciertas cosas y ciertas rutas (Gledhill, 2017: 100-101).

En el espacio fronterizo que se ha delineado, y específicamente en el caso del municipio de Las Choapas, fueron varios los factores que coadyuvaron para que las actividades ilegales se diversificaran durante el proceso de colonización, entre ellos podemos mencionar: la ubicación geográfica, límite con los estados de Tabasco, Chiapas y Oaxaca; la poca presencia de los cuerpos de seguridad del Estado en las zonas ejidales serranas; y la ausencia de vías de comunicación. Por otro lado, en este proceso de conformación regional, una manifestación del poder simbólico fue el uso de un discurso excluyente o incluyente, según fuera el caso, para negar o resaltar los problemas derivados del aislamiento, así como establecer alianzas, diálogos y diferentes tipos de intercambios para integrarse a las dinámicas socio espaciales. De forma que la urbanidad de las ciudades petroleras (Las Choapas, Agua Dulce, Coatzacoalcos y Minatitlán)<sup>35</sup> se asoció al progreso económico y un mejor posicionamiento social, y la ruralidad fue sinónimo de pobreza, además las disputas por la tierra crearon la imagen de una población violenta.

Las noticias sobre abigeato, tráfico de personas centroamericanas y sembradíos ilegales tenían ubicaciones rurales, límites, lo que reforzó los estereotipos no sólo de las personas sino de los espacios vividos. Por otro lado, estas adjetivaciones ocultaron o negaron las interrelaciones entre el transporte, consumo y las redes de poder involucradas en dichos fenómenos que operaban desde los centros urbanos.

Hasta finales de la década de 1990 los caminos de terracería se limitaron a las vías construidas por Pemex, la hegemonía del STPRM había sido determinante para establecer cacicazgos políticos durante varias décadas en el sur de Veracruz (Prévot Schapira, 2009). De esta forma, podemos observar que “la desigualdad social ha sido el resultado de interrelaciones sociales en una estructura de poder reproducida en intervenciones estatales y políticas locales. La exclusión social de estas zonas se produce mediante el tipo de vínculos productivos, sociales y culturales con la región y con el exterior” (García, 2019: 228). En este escenario de marginación y descontento social que se ha descrito

---

<sup>35</sup> Aunque no se puede generalizar pues en el caso de Coatzacoalcos, el poder político estuvo fuertemente disputado por la UGRSV y el grupo afín al líder Amadeo González Caballero (Leonard, 2009).

nacieron varias organizaciones campesinas que se movilizaron en puntos estratégicos como Río Playas, Cerro de Nanchital y Pedregal para demandar la construcción de vías de comunicación. Los discursos que acompañaron los bloqueos carreteros y sustentaron el posicionamiento de algunos agentes sociales en la escena pública, estuvieron relacionados con su exclusión de los planes de desarrollo locales, regionales y estatales. Estas demandas dieron paso al surgimiento de varias organizaciones rurales, de las cuales la más destacada fue la Unión de Ejidos 25 de Abril cuyo líder, Renato Tronco Gómez, fue un ganadero que escaló posiciones políticas usando la inconformidad social en su beneficio.

A finales de 1990 el Partido Revolucionario Institucional (PRI) apostó por recuperar la alcaldía de Las Choapas a través de la postulación de un profesor rural con suficiente capital social para enfrentar las elecciones en el año 2000. Juan Diego Ayala Ortiz, desde su arribo a Las Choapas en 1984, padeció junto a los colonos rurales las dificultades por la ausencia de caminos, antes de ser candidato había participado en la gestión de infraestructura rural y gozaba del reconocimiento público.

El camino es como la arteria, son las venas de cualquier sociedad, si no hay camino pues no hay circulación de nada. Con ese concepto hice mi campaña, yo a la gente les prometí que si yo llegaba a ser alcalde iba a comprar parque de maquinaria, porque el problema que yo me encontraba es que el gobierno estatal iniciaba las obras, pero prácticamente ninguna terminaba, ese fue el motivo de la primera manifestación los primeros días de mi gobierno porque había varias obras en el área rural, iniciadas y abandonadas [...] cuando yo salgo de presidente teníamos un parque de maquinaria muy grande, inclusive Xalapa de vez en cuando nos pedía favores [...] Tuvimos máquinas y empezamos a abrir los caminos, y se abrió como nunca había sido y nunca ha vuelto a ser (Entrevista a Juan Diego Ayala Ortiz, Las Choapas, 29 de noviembre de 2019).

Esta administración municipal estuvo marcada por los desencuentros, una expresión de esto fue la creciente inconformidad de los choapenses “urbanos” por el protagonismo que adquirió el área rural. A partir de este momento, un nuevo discurso de reconocimiento y valoración hacía la ruralidad se convirtió

en demanda cotidiana. En esta transición la imagen pública de Juan Diego Ayala fue cuestionada por su alianza con la Unión de Ejidos 25 de Abril de 2000, y el poder que cedió a Renato Tronco al adjudicarle la construcción y rehabilitación de caminos rurales. Estrategia que no resultó del todo favorable para el alcalde, pero sí para la organización que tuvo la capacidad de unificar a los grupos disidentes y capitalizar el descontento social<sup>36</sup>.

A partir del siglo XXI, con la construcción de la red caminera interna, el incremento de la producción agropecuaria, la reestructuración del poder político, entre otros factores, se fortaleció el proceso de integración regional (García, 2019). La vinculación entre obras públicas y procesos socio-productivos favorecieron la integración de localidades periféricas a las dinámicas del municipio más grande del estado de Veracruz y la ciudad de Las Choapas se posicionó como un “lugar central”<sup>37</sup>. La construcción de caminos rurales coadyuvó a la expansión de la ganadería y de plantaciones forestales de hule, reactivó intercambios comerciales internos y externos, además impactó las relaciones sociales de diversos sectores (educativo, religioso, burocrático).

Esta cabecera municipal de Las Choapas es cercana a localidades rurales de los municipios de Agua Dulce, Minatitlán y/o Huimanguillo. Pero históricamente también comparte el tipo de “sociedad regional” (García, 2019) que tiene diferencias marcadas con los polos industriales como Coatzacoalcos

---

<sup>36</sup> “Con sus movilizaciones, el Grupo Campesino 25 de abril logró que las autoridades estatales de manera paulatina vaya aflojando diversos apoyos para las comunidades de la región y para ello contaron con el apoyo del alcalde Juan Diego Ayala... De hecho, actualmente se les proporciona maquinaria con recursos municipales para el mantenimiento y la apertura de caminos. Incluso se tiene conocimiento que les entrega salarios a los operarios y trabajadores, pese a que de manera autónoma ellos mismos deciden en asamblea cuáles son los trabajos y obras a realizar... En cambio trasciende que sus líderes en cada una de las reuniones que sostienen minimizan el trabajo y las gestiones del alcalde Juan Diego Ayala Ortiz y su negativa actitud ha llegado a permear en sus seguidores, de tal manera que cuando se reúnen con la primera autoridad del municipio asumen actitudes descorteses e insolentes... A Renato Tronco y a su gente no se les regatea su valor como activistas sociales en una región en la que habían hecho falta, pero deben cuidarse que los humos de la soberbia no los mareen y les hagan perder el piso... La humildad y la dignidad es una cualidad de verdaderos líderes...” (Morales, 2001: 2).

<sup>37</sup> La ciudad de Las Choapas es una localidad que se ubica al sur, rodeada de un extenso espacio rural, por tal razón se convirtió en un punto estratégico para instituciones federales y estatales como la unidad distrital de la Secretaría de Agricultura y Desarrollo Rural (Sader) o la Procuraduría Agraria, que prestan servicio a localidades de Agua Dulce, Coatzacoalcos, Moloacán, Ixhuatlán del Sureste y Las Choapas.

y Minatitlán, lo que ha encauzado un proceso de integración regional de este espacio social ya que su composición territorial es mayoritariamente rural<sup>38</sup>.

## Conclusiones

Esta descripción socioespacial, que enfatiza el uso de las vías de comunicación en una región de frontera, bosqueja algunas de las principales transformaciones asociadas a distintos procesos que desencadenaron cambios significativos en el uso y aprovechamiento de este espacio. A través de estas páginas, constatamos lo que Lameiras postuló:

Regiones y fronteras comparten [...] situaciones de inestabilidad y aquí se incluyen tanto las naturales como las artificiales [...] La intervención del Estado, los fenómenos demográficos, la migración, los cambios en las formas peculiares de vida, la estructuración económica y política y también los cambios en la cosmovisión y los sistemas simbólicos provocan la reestructuración regional o fronteriza. Región y frontera implican por otro lado, lo que está enfrente, lo contrastante, lo diferente, particular y específico, un freno y una identidad (Lameiras, 1994: 82)

Así observamos que el río Tonalá fue constituido como límite por un imperativo legal, pero a nivel de las interacciones entre grupos ha sido un puente para adentrarse en el espacio aledaño a sus afluentes, establecer comunicación con las cuencas contiguas y mantener las redes socioculturales de antaño. Vimos que los ríos fueron elementos centrales usados con múltiples propósitos desde el periodo colonial hasta el siglo XX.

Más tarde, las exploraciones petroleras marcaron una nueva concepción del espacio y de las relaciones sociales entre los nuevos agentes que, llamados por el auge de la industria, inauguraron un periodo de reestructuración. El movimiento migratorio siguió las rutas de los campos petroleros y en este ir y venir se establecieron redes de caminos que sirvieron para explorar y disputar las tierras vacantes del sur de Veracruz. Los proyectos de colonización privada (1950) y ejidal (1960-1980), al carecer de planeación, colocaron a la población pionera en situaciones de precariedad (García, 2019). Frente a estas circunstancias, colonos de Minatitlán y Uxpanapa, en Veracruz, Huimanguillo,

<sup>38</sup> En los contextos locales, el “olvido” por parte de las instancias de los municipios industriales hacia las localidades colindantes con Las Choapas se ha traducido en un tipo de exclusión social.

Tabasco y lugares aledaños a la presa Nezahualcóyotl desarrollaron diversas estrategias de vinculación sociocultural y productiva, lo que favoreció la integración regional.

Por otro lado, el Ferrocarril del Sureste fue clave para integrar la producción agrícola de estas zonas de reciente colonización a redes de mercados más amplias, además este transporte favoreció la expansión de la ganadería. Las estaciones y algunos puntos intermedios se han establecido como lugares estratégicos de conexión, sobre todo en las zonas limítrofes con los estados de Tabasco y Chiapas. En suma, las vías de comunicación terrestre se volvieron zonas privilegiadas, por ejemplo, sobre los principales caminos troncales del área rural se establecieron ranchos de “empresarios” y ganaderos renombrados, lo que ha influido en la elevación de los costos de estos predios, cuya mercantilización se incrementó a raíz de los cambios en la legislación agraria de 1992.

Otro aspecto que vale la pena destacar es que en este espacio disputado y en proceso de apropiación surgieron sociedades cooperativas de transporte y empresarios particulares que como pioneros tenían ventajas y exclusividades, pero también enormes dificultades. Una de estas fue el mantenimiento de la red caminera en condiciones transitables<sup>39</sup>. Según Roca Guzmán (2013), las empresas de transportes ofrecen “un servicio que se encuentra ligado al poder” y por tal, disputado, de tal forma que las relaciones establecidas entre la población y estas empresas han sido de interés para actores políticos que en distintos momentos han buscado el “apoyo” para capitalizar sus redes sociales y hacer uso de los vehículos, sobre todo en temporada de campañas electorales<sup>40</sup>.

---

<sup>39</sup> “Somos los que los mantenemos vivos [a los caminos], porque el ayuntamiento no le mete ganas, que no nos toca porque no somos empresa constructora, pero como por ahí pasamos, con la ayuda de los campesinos [...] Lo que pasa es que los campesinos nos dicen: No, que en tal parte, en tal tramo de la carretera, queremos que nos apoyen con un volteo de material; también con diesel apoyamos. Con ellos vivimos, no nos pertenece arreglar el camino, pero ni ellos salen, ni nosotros entramos tampoco si no arreglamos el camino” (Entrevista a Antonio Flores Navarro, perteneciente a la Unión de Permisarios Transportes Uxpanapa, 20 de Noviembre de 2019).

<sup>40</sup> “Les dijeron los tronquistas: ‘No les vamos a traer despensas, ni láminas; si ganamos, van a tener el revestimiento del camino’. Mientras tanto, la desigualdad se sigue construyendo, propiciada mediante el abuso del poder político y la administración pública que condiciona la aplicación de recursos, programas y obra pública a redes clientelares que generan un círculo de reproducción de las condiciones que las favorecen: pobreza, exclusión y marginación” (García, 2018).

En este punto, vale la pena destacar que desde una perspectiva relacional las distancias sociales entre agentes regionales son consecuentes al posicionamiento en una lógica espacial que “se define por la relación que se establece entre la distribución de los poderes y de los bienes dentro del espacio geográfico, y la distribución de los actores sociales en este espacio; la sustancia geográfica respecto de los bienes y de los poderes constituyen un buen índice del poder” (Bourdieu,1996:36). De tal manera que actualmente las vías troncales de comunicación se localizan en su mayoría al norte del municipio de Las Choapas, cerca de la ciudad del mismo nombre, manteniéndola como un polo de atracción para las localidades rurales periféricas. Por otro lado, Raudales Malpaso, Mezcalapa, es un importante punto de interconexión que cobró mayor relevancia con la construcción de la carretera Las Choapas-Ocozacoautla<sup>41</sup>.

Resulta problemático establecer límites entre demarcaciones políticas cuya integración se extiende hacia ambos lados, algunos ejemplos son la movilidad entre personas que se dicen tabasqueños y viven en el lado veracruzano, o las familias que se han dispersado entre el norte de Chiapas y el sur de Veracruz, pero mantienen sus vínculos socioculturales. Además de otras formas de interacción productiva, como las rutas bien establecidas de recolección de leche y lugares de concentración y acopio de ganado que traspasan las fronteras y hacen del municipio de Las Choapas el de mayor producción pecuaria a nivel estatal<sup>42</sup>.

Tampoco podemos desestimar que entre los límites de Veracruz y Tabasco se desplazan guardias de trabajadores de Pemex que laboran en los pozos de producción y, aunada a esta actividad, existen fuertes tensiones que se han construido históricamente entre las significaciones asociadas a pertenecer a la “familia petrolera” y otros sectores, con los entrecruces de sus recursos políticos, religiosos y culturales que pueden darnos una idea de la heterogeneidad de agentes que conforman este espacio social.

En suma, estos cambios en las vías de comunicación han incidido en la conformación de esta región vivida, ya que además de favorecer la articulación

---

<sup>41</sup> Esta vía está atravesada por caminos de terracería que comunican a varias localidades limítrofes de Veracruz, Tabasco y Chiapas, en su mayoría caminos invisibles a los foráneos, ausentes de los mapas y proyectos estatales, pero propicias para ciertas prácticas de zonas “marginales”.

<sup>42</sup> En cuyas cifras habría que considerar los aportes de la producción en las zonas limítrofes y el contexto sociocultural en el que se dan estos intercambios.

de mercados, han sido lugares privilegiados para el intercambio de ideas, prácticas culturales y la integración de grupos políticos, civiles y religiosos, entre otros. Sin embargo, en las zonas marginales también se han constituido vínculos entre agentes cuya producción está encaminada a la integración con empresas “ilegales”. En correspondencia con este proceso, en el siglo XXI se han incrementado las acciones delictivas, como secuestros, abigeato, asaltos armados y delitos vinculados con la delincuencia organizada, también cabe hacer mención de la integración de grupos de civiles armados autodenominados “ganaderos vigilantes”.

Para finalizar quiero señalar que, más allá del planteamiento espacial reflejado en este trabajo, actualmente existen formas de apropiación y control territorial vinculadas a las nuevas tecnologías. La población de las zonas más distantes cuenta con equipos de radiocomunicación y existen redes activas de vigilancia remota vía internet. De esta forma el espacio multidimensional se expande, pero también las distancias sociales entre quienes tienen acceso al control y uso del territorio y los que tienen mayores limitaciones en sus posibilidades<sup>43</sup>.

---

<sup>43</sup> Bauman advierte que “[l]as tecnologías que eliminan el tiempo y el espacio necesitan poco tiempo para despojar y empobrecer el espacio. Vuelven al capital verdaderamente global; aquellos que no pueden adoptar ni detener los nuevos hábitos nómadas del capital, observan impotentes cómo sus medios de vida se desvanecen hasta desaparecer y se preguntan de dónde vino la plaga” (Bauman, 2001: 82).

**Bibliografía:**

- Aguilar Sánchez, Martín Gerardo (1999) “La organización petrolera y la formación de la cultura sindical de Minatitlán, 1920-1945”, *Sotavento. Revista de Historia, Sociedad y Cultura*, Núm. 6, pp. 59-90.
- Bauman, Zygmunt (2001) *La Globalización. Consecuencias humanas*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Bassols Batalla, Ángel, (1959) “Consideraciones geográficas y económicas en la configuración de las redes de carreteras y vías férreas en México (planteamiento general)”, *Revista Geográfica*. T. 24, no. 50 (1° semestre de 1959), pp. 5-42.
- Blom, Frans (1993) *En el lugar de los grandes bosques*. Tuxtla Gutiérrez, Chiapas, México: Gobierno del Estado, Instituto Chiapaneco de Cultura.
- Bourdieu, Pierre (1996) “La identidad y la representación. Elementos para una reflexión crítica sobre la idea de región”, *Ciencia Ergo Sum*, Volumen 3, No. 1, marzo 1996, pp. 33-38.
- Bourdieu, Pierre (1999) *Meditaciones pascalianas*. Barcelona, España: Anagrama.
- Contreras Utrera, Julio (2000) “La red mercantil de Chiapas hacia los puertos de Villahermosa y Frontera, Tabasco, durante la segunda mitad del siglo XIX”, *Sotavento, Revista de Historia, Sociedad y Cultura*, Año. 5, Núm. 9, Invierno 2000-2001. pp. 129-149.
- Coronado Malagón, Marcela (2009) “Los zapotecos y el sistema ferroviario del Istmo” en Velázquez, Emilia, et al. (coord.) *El Istmo mexicano: una región inasequible. Estado, poderes locales y dinámicas espaciales (Siglos XVI-XXI)*. México: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, Institut de Recherche pour le Développement, pp. 221-263.
- Delgado Calderón, Alfredo, (2000) “La conformación de regiones en el SotaventoVeracruzano: una aproximación histórica” en Léonard, Eric y Velázquez, Emilia (coords.) *El sotavento veracruzano. Procesos sociales y dinámicas territoriales*. México, D.F.: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, Institut de Recherche pour le Développement. pp. 27-41.
- Díaz Perera, Miguel Ángel (2016) “Del barco al ferrocarril, del río a la carretera. De las redes fluviales a las carreteras como medio de

- comunicación en Tabasco, 1949-1980” en Cramaussel, Chantal (Ed.) *Los caminos transversales. La geografía histórica olvidada de México*. Zamora Michoacán, México: El Colegio de Michoacán, Universidad Juárez del Estado de Durango.
- Ewell, Peter T. y Poleman, Thomas T. (1980) *Uxpanapa, desarrollo y reacomodo agrícola en el trópico mexicano*. Xalapa, México: Instituto Nacional de Investigaciones sobre Recursos Bióticos (Inireb).
- García, Patricia (2018) “Los indígenas de Las Choapas: del desplazo a la desigualdad” en *Diario Presencia*. Disponible en: <https://www.presencia.mx/nota.aspx?id=148587&cs=3> (consultado el 24 de noviembre de 2018).
- García Arenas, Martha Patricia (2019) *Reconfiguraciones socio-espaciales en la región de Las Choapas, Veracruz. Del espacio “vacío” a la ganaderización (Siglos XIX-XIX)*. Tesis para obtener el grado de Maestra en Estudios Sobre Diversidad Cultural y Espacio Sociales. Instituto de Estudios Indígenas, Universidad Autónoma de Chiapas.
- García de León, Antonio (2004) *Vientos bucaneros. Piratas, corsarios y filibusteros en el Golfo de México*. México, D.F.: Era.
- García de León, Antonio (2011) *Tierra adentro, mar en fuera. El puerto de Veracruz y su litoral a Sotavento, 1519-1821*. México, D.F.: Fondo de Cultura Económica, Universidad Veracruzana.
- Gledhill, John (2017) *La cara oculta de la inseguridad en México*. Ciudad de México, México: Paidós.
- Haesbaert da Costa, Rogério (2011) *El mito de la desterritorialización: del “fin de los territorios” a la multiterritorialidad*. México: Siglo XXI.
- Harvey, David (2009) *El cosmopolitismo y las geografías de la libertad*. Madrid, España: Akal.
- Lameiras, José (1994) “Identidad en las montañas” en Barragan, Esteban, et al. (Coord.) *Rancharos y sociedades rancheras*. Zamora, Michoacán, México: El Colegio de Michoacán, Centre d’Etudes Mexicaines et Centroamericaines, Institut de Recherche pour le Développement. pp. 81-97.
- Leonard, Eric (2009) “Los empresarios de la frontera agraria y la construcción de los territorios de la ganadería: la colonización y la ganaderización del Istmo central, 1950-1985” en Velázquez et al (coord.) *El Istmo*

- mexicano: una región inasequible. Estado, poderes locales y dinámicas espaciales (Siglos XVI-XXI)*. México, D.F.: Ciesas- ediciones de La Casa Chata, Institute de Recherche pour le Développement. pp. 501-553.
- López Castro, Francisco Javier (1999) *Los totonacos en Uxpanapa. Procesos sociales y persistencia étnica*. Tesis para obtener el grado título de Licenciado en Antropología. Universidad Veracruzana.
- Macías Zapata, Gabriel Aarón (2004) *El vacío imaginario. Geopolítica de la ocupación territorial en el Caribe oriental mexicano*. México, D.F.: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social.
- Maldonado, Salvador (2010) *Los márgenes del Estado mexicano. Territorios ilegales, desarrollo y violencia en Michoacán*. México: El Colegio de Michoacán.
- Mejía Gutiérrez, Rutila (2012) *Como nació un pueblo. Crónica histórica del pueblo Raudales Malpaso, Chiapas*. México: Historia Herencia Mexicana Editorial.
- Melville, Roberto (1997) “El concepto de cuencas hidrográficas y planificación del desarrollo regional” en Odile, Hoffmann y Fernando I. Salmerón (coords.) *Nueve estudios sobre el espacio. Representación y formas de apropiación*, México, D.F.: Ciesas-Orstom. pp. 77-90.
- Morales Ayala, Roberto (2001) “Por Escrito. Amenaza por enfrentamientos (25 de abril)” en *Presencia Sureste*. 31 de agosto de 2001/ No. 277. p. 2.
- Oropeza, Minerva (2000) “Poblamiento y colonización del Uxpanapa en el marco del istmo veracruzano” en Léonard, Eric y Emilia Velázquez (coords.), *El sotavento veracruzano. Procesos sociales y dinámicas territoriales*. México, D.F.: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, Institut de Recherche pour le Développement. pp.43-61.
- Ortiz, Martín (2014) “El discurso político de Tomás Garrido Canabal 1919-1934”, *Revista Iberoamericana de Ciencias*. Año. 1. No. 4. pp. 1-18.
- Palma Alor, Augusto (1975) *Las Choapas ayer, hoy y siempre*. Las Choapas, Veracruz, México: Federación Editorial Mexicana.
- Pérez Siller, Javier, (2017) *Les 3 vies de François-Joseph Fournier*. Disponible en: <https://www.youtube.com/watch?v=H2gfSvAyrPY> (consultado el 28 de diciembre de 2018).

- Prévot Schapira, Marie France (1994) “El sur de Veracruz en el siglo XIX: una modernización “a marcha forzada”, en Odile Hoffman y Emilia Velázquez (coord.) *Las llanuras costeras de Veracruz, la lenta construcción de regiones*. Xalapa, Veracruz: Universidad Veracruzana, L’Institute Francais de Recherche Scientifique pour le Développement en Coopération- ORSTOM. pp. 245-277.
- Prévot Schapira, Marie-France (2009) “Istmo de Tehuantepec: el archipiélago petrolero, territorios entre lo nacional y lo local” en Velázquez et al, (coord.) *El Istmo mexicano: Una región inasequible. Estado, poderes locales y dinámicas espaciales (Siglos XVI-XXI)*. México, D.F.: Publicaciones de La Casa Chata, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, Institut de Recherchepuor le Développement. pp. 581-634.
- Revel-Mouroz, Jean (1980) *Aprovechamiento y colonización del trópico húmedo*. México, D.F.: Fondo de Cultura Económica.
- Sandoval, Efrén (2010) *Infraestructuras transfronterizas. Etnografía de itinerarios en el espacio social Monterrey-San Antonio*. México D.F.: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, El Colegio de la Frontera Norte A.C.
- Roca Guzmán, María Elena (2013) *Tradición y modernidad: conflictos y movilizaciones en Tatahuicapan de Juárez. 1984-2010*, Tesis para obtener el grado de Doctorado en Historia y Estudios Regionales, Instituto de Investigaciones Histórico Sociales, Universidad Veracruzana.
- Uribe, Manuel (2008) *Fiesta y mayordomía en el Istmo Veracruzano*. México: Gobierno del Estado de Veracruz.
- Valdivieso Cruz, Marcela (2015) *El Ferrocarril Nacional de Tehuantepec: Actores y factores. 1890- 1914*. Tesis para obtener el grado de Licenciatura en Historia, Facultad de Historia, Universidad Veracruzana.
- Velázquez Hernández, Emilia (2006) *Territorios fragmentados. Estado y comunidad indígena en el Istmo Veracruzano*. México: Centro de Investigaciones de Estudios Superiores de Antropología Social, El Colegio de Michoacán, Publicaciones de la Casa Chata.
- Velázquez, Emilia (2009) “Las comunidades indígenas del Istmo veracruzano frente al proyecto liberal de finales del siglo XIX” en *El Istmo mexicano*:

*una región inasequible. Estado, poderes locales y dinámicas espaciales (Siglos XVI-XXI)*. México: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, Institut de Recherche pour le Développement, pp. 291-352.

Viqueira, Juan Pedro (1997) *Cronotopología de una región rebelde. La construcción histórica de los espacios sociales en la Alcaldía Mayor de Chiapas. (1520-1720)*. Tesis para obtener el grado de Doctorado en Ciencias Sociales, con especialidad en Historia y Civilizaciones, Escuela de Altos Estudios en Ciencias Sociales, París, Francia.

Washbrook, Sarah (2018) *La producción de la modernidad en México. Fuerza de trabajo, raza y Estado en Chiapas, 1876-1914*. San Cristóbal de Las Casas, Chiapas, México: Universidad Nacional Autónoma de México, Centro de Investigaciones Multidisciplinarias sobre Chiapas y la Frontera Sur.

Zavala Montejo, Rodolfo (1987) *Relaciones sociales y problemas regionales en una zona petrolera (El caso de Las Choapas, Ver. 1930-1940)*. Tesis para obtener el grado de licenciado en Economía, Universidad Veracruzana, Xalapa, Veracruz.

Zarauz, Héctor (2003) “Integración comercial durante el siglo XIX: el caso de la explotación de caoba en el sur de Veracruz”, *Ulúa. Revista de Historia, Sociedad y Cultura*, 2, julio-diciembre de 2003, pp. 135-166.

### Documentos:

AGEV, CAM. Exp. 1864, Las Choapas, Foja, 59, 8 de abril de 1938.

Gobierno del estado de Veracruz (1831), Estadística del estado libre y soberano de Veracruz, Cuaderno Segundo, Blanco y Aburto, oficina de Gobierno.

Boletín del Archivo General de la Nación, 1997: 135

Universidad Nacional Autónoma (1950), Inauguración del Ferrocarril del Sureste, en Revista de la Universidad de México, no. 42, junio, México.

### Figuras:

Figura 1.- INEGI, Red Hidrográfica Escala 1:50000 Edición 2.0. Región Hidrográfica Coatzacoalcos, RH29Ba- R. Coatzacoalcos, INEGI-

CONAGUA, 2007. Mapa de la Red Hidrográfica Digital de México. Catálogo de Metadatos Geográficos CONABIO recuperados en noviembre 2018. Mapa elaborado por Geog. César Octavio Sánchez Garay.

Figura 2.- (Fragmento) Military Intelligence Division, 1936, U.S.A. Intervenido por la autora.

Figura 3.- Planoteca AGEV. Minatitlán Caja 5.

### **Entrevistas:**

Ayala Ortiz, Juan Diego (2019) *Entrevista a Juan Diego Ayala Ortiz*. Las Choapas, 29 de noviembre de 2019

Caporalí Rueda, María Elena (2019) *Charla con María Elena Caporalí Rueda*. Las Choapas, septiembre de 2019.

Córdova Jiménez, Martiliano (2019) *Entrevista a Martiliano Córdova Jiménez*. El Coletto, Huimanguillo, Tabasco, 28 de diciembre de 2019.

Flores Navarro, Antonio (2019) *Entrevista a Antonio Flores Navarro*. Las Choapas, Veracruz, 20 de noviembre de 2019.

García López, Pedro (2019) *Entrevista a Pedro García López*. Las Choapas, Veracruz, 24 de noviembre de 2019.

Sánchez Gutiérrez, Juan (2018) *Entrevista a Juan Sánchez Gutiérrez*. Ejido Nueva Esperanza (Cerro de Nanchital), Las Choapas, Veracruz, el 19 y 20 de julio de 2018.