



## LA FORMACIÓN DE LA COLONIA LIBANESA EN TAMAULIPAS

OSCAR ISRAEL PIZAÑA GRIMALDO

El fenómeno migratorio libanés hacia México comenzó a finales del siglo XIX, concretamente a partir de 1878. Es en esta fecha cuando la revista Emir, realizada por la comunidad libanesa en 1938, y las tarjetas de migración, documentan la llegada de los dos primeros libaneses que se insertaron en el país por el puerto de Veracruz, de nombres Boutrous Rafoul y Antonio Budib, para después presenciar la llegada de Santiago Sauma, José María Abad y Pedro Dib en 1882, como se relata en el Directorio Libanés realizado por Salim Abud y Julián Nasr en 1948. Sin embargo, fue hasta 1887 que encontramos el registro del primer libanés que llegó por el puerto de Tampico de nombre Juan Stfen, un segundo inmigrante en 1894 registrado como Abraham Hatem, para comenzar a tener mayor presencia libanesa en Tamaulipas durante la primera década del siglo XX.

El lugar de procedencia de estos inmigrantes no correspondía a la actual división política de Medio Oriente. Se trataba de la región del Máshreq (la parte oriental del mundo árabe) una zona mediterránea que, durante siglos, hasta 1918, estuvo conquistada y ocupada militarmente por el Imperio otomano. Este territorio era conocido como la Gran Siria y comprendía al actual Líbano, Palestina, Israel, Transjordania y la República Árabe Siria. Aunque Líbano se estableció como país independiente hasta 1943, desde el siglo XIII a. C. los fenicios ya hablaban de la región del Monte Líbano, caracterizada por sus cedros que eran utilizados para las construcciones marítimas.



Típica familia libanesa de finales del siglo XIX

Los libaneses que llegaron a México eran en su mayoría maronitas y melquitas, es decir cristianos con postulados muy similares al catolicismo occidental lo que influyó en su integración a las sociedades receptoras. Emigraron en un contexto de violencia, persecución y pobreza debido a los conflictos bélicos que se suscitaron de manera interna entre musulmanes drusos y cristianos maronitas desde finales del siglo XIX, suceso que formó parte de la desarticulación del Imperio otomano. A esto se sumó la participación del imperio turco, en apoyo a Alemania, en la primera Guerra Mundial, lo que provocó la muerte de más de tres millones de civiles en el Máshreq y los decesos de dos terceras partes del ejército turco. Por estas razones, muchas madres y padres exiliaban a sus hijos antes de cumplir los 15 años, edad en que eran enlistados de forma obligatoria en el ejército.

F. 14

SERVICIO DE MIGRACION  
REGISTRO DE EXTRANJEROS

NUM. 86505  
18668

SE EXHIBE EL 8 DE mayo DE 1930

A Julián Slim

CUYA LEGAL ESTANCIA EN MEXICO QUEDA COMPROBADA CON ESTA TARJETA.

MEDIA FILIACION DEL INTERESADO

CONSTITUCION FISICA...  
ESTATURA 1.50... COLOR blanco...  
PELO... CEJAS...  
OJOS... NARIZ...  
MENTON... BIGOTE...  
BARBA... SEÑAS PARTICULARES...  
electriz en la frente.

DATOS COMPLEMENTARIOS

EDAD 49 AÑOS, FECHA EN QUE NACIO...  
ESTADO CIVIL... PROFESION, OFICIO U OCUPACION...  
IDIOMA NATIVO... OTROS IDIOMAS QUE HABLA...  
LUGAR Y PAIS EN QUE NACIO...  
NACIONALIDAD ACTUAL...  
RELIGION... RAZA...  
LUGAR DE RESIDENCIA...  
NOMBRE Y DOMICILIO EN MEXICO DE PERSONAS QUE PUEDAN DAR REFERENCIAS DEL INTERESADO...  
Veracruz, Ver.

QUIEN ENTRÓ EN MEXICO POR EL UNO DE 1902

(FIRMA DEL PORTADOR)

(FIRMA DEL FUNCIONARIO DE MIGRACION)

SELLO

Tarjeta de migración de Julián Slim

Tal fue el caso de Julián Slim Haddad, procedente de Jezzine y padre del reconocido empresario Carlos Slim, que con tan sólo 14 años de edad se liberó del yugo otomano y sin saber hablar español, llegó a México en 1902 desembarcando en el puerto de Veracruz, para después reunirse en Tampico con sus cuatro hermanos mayores José, Elías, Carlos y Pedro quienes se habían afincado en la ciudad portuaria. Al igual que Slim, muchos otros decidieron venir a tierras tamaulipecas en busca de una mejor calidad de vida, unos continuaron sus travesías a otras regiones del país e incluso a Estados Unidos y muchos otros decidieron quedarse en esta entidad del golfo mexicano, como ocurrió con José Appedole quien después de vender en 1908 su planta artesanal para hacer cigarros en Biblos, decidió invertir su dinero en Tampico fundando la empresa La Continental, de-

dicada a la construcción de chalanes (barcos planos de acero), para después, en 1936, fundar Astilleros de Tampico, siendo el precursor de la industria naviera en Tamaulipas.

No todos los que llegaron contaban con el capital suficiente para establecer una tienda, un almacén o una fábrica. La gran mayoría de la población libanesa inmigrante eran pobres, de escasos recursos, que habían vendido sus casas y solicitado algunos créditos a familiares o connacionales radicados en Europa o América para costearse el viaje mediterráneo y trasatlántico. La migración comenzó estando dirigida a Inglaterra, Francia y Estados Unidos, principalmente, sin embargo, las restricciones a la entrada de población de Asia y Medio Oriente por parte de las autoridades estadounidenses, en 1903, causó que los libaneses se vieran en la necesidad de buscar otros países pa-



ra rehacer su vida. Tal fue el caso de México que gracias a una política porfirista de puertas abiertas al extranjero el gobierno otorgó facilidades como exención de impuestos a los inmigrantes para vivir en el país.

A pesar de que durante la década de 1920 la política migratoria mexicana se enfocó en atraer población extranjera de origen europeo, como españoles, franceses e ingleses, comenzó a aumentar el número de inmigrantes que, a pesar de identificarse con pasaportes franceses, desconocían el idioma francés y hablaban árabe. Esto debido a que entre 1918 y 1943 Líbano pasó a ser un protectorado francés, factor que intensificó la migración. Sin embargo, para esos años la industria petrolera ya había dinamizado la economía del sur tamaulipeco, en especial Tampico. La activación de la economía por el petróleo actuó como una fuerza de atracción que ocasionó el desplazamiento de personas extranjeras —incluidos los libaneses— y nacionales de otras partes del país que llegaron a la ciudad portuaria con el objetivo de invertir sus capitales o conseguir empleo.

La mayor parte de la población libanesa decidió involucrarse en el comercio, principalmente de telas, ropa, calzado, bisutería, artículos religiosos y abarrotes, aunque también a la postre se fueron incorporando a otros sectores de la economía como la banca, la industria inmobiliaria, textil, de construcción, así como a la industria naviera y del acero como la familia Appedole. Para 1930 ya existía un empresariado libanés conformado con presencia en muchas ciudades de Tamaulipas, siendo Ciudad Victoria y Tampico las dos ciudades de mayor concentración de población de origen libanés.

Los ya establecidos ofrecieron empleo a sus parientes y amigos, ya fuera como buhoneros o se les otorgaba crédito, para que emprendieran su pro-

pio negocio. Asimismo, se les brindaba asistencia comunitaria como alojamiento, comida, ropa, herramientas y todo lo necesario para facilitarles el periodo de adaptación inicial. La oferta de trabajo y el apoyo ofrecido por sus connacionales en el país receptor, significaron un seguro de vida para la población migrante, ya que muchos viajaban prácticamente contratados.

Implementaron un sistema de ventas; el crédito en abonos, la cual era una actividad pionera, innovadora y nada practicada hasta entonces, salvo por los judíos en Sinaloa. El éxito que tuvo la venta a crédito y el cobro en abonos radicó en que este sistema incorporó a un nuevo sector de la población que antes no se tocaba, el campesino y el obrero pobre del campo y la ciudad, lo que significó el acaparamiento de un nuevo mercado, mayor clientela y el aumento de la capacidad de venta. De ahí la fundación de algunos negocios como “Almacenes obrero” (hoy Gran D Obrero), fundado en 1947 en el corazón comercial de Ciudad Victoria, siendo el primer eslabón del consorcio Charur-Méndez.

Para 1940 y a pesar de que se comenzaba a frenar la migración debido a las restricciones del gobierno mexicano para la población de Asia y Medio Oriente, la colonia libanesa continuó multiplicándose haciendo crecer su número de habitantes. La cantidad de libaneses y descendientes que existían en la república mexicana en 1948 —según lo registrado en el Directorio Libanés— correspondía al 82 por ciento de la población proveniente de Medio Oriente y con un 35 por ciento representado por mujeres.

Tan sólo en el estado de Tamaulipas existían 136 familias de libaneses que daban un total de 586 personas distribuidas en Reynosa, Mante, Aldama, Xicoténcatl, Madero, Valle Hermoso, Hidalgo, Mata-



moros, Aldama, Nuevo Laredo, Victoria y Tampico. Hoy en día hablar de libaneses es hablar de una de las minorías étnicas más extensas en México, con empresas de más de 70 años operando y viviendo un proceso de sucesión generacional que en la actualidad la podríamos identificar como la sexta generación de personas de ascendencia libanesa en México y particularmente en Tamaulipas.

Astilleros de Tampico, empresa precursora de la industria naviera en Tamaulipas, 1938.

# Astilleros de Tampico,

## S. de R. L.

3ra. Avenida "Isleta" ★ ★ Apartado Postal 674  
Tampico, Tamps., Méx.

Construcciones y Reparaciones Navales en acero y madera  
Equipos para Salvamento, Varaderos para alto tonelaje.

—○—

La Compañía quedó constituida en 1938, con capital limitado. La Sociedad consta de 100 acciones, 94 propiedad del gerente Sr. Appedole y las seis restantes de particulares. Se denominan Astilleros de Tampico.

En los primeros tiempos se construyeron embarcaciones con un tonelaje de 4,500 toneladas, que navegan por todo el Golfo de México. Entre los años 1938 al 40 se hicieron reparaciones por 17,000 toneladas, y entre el 40 y el 46 por once mil toneladas y hasta el presente se han reparado más de cuarenta mil toneladas de buques.

En la visita que el Lic. Alemán efectuó durante su campaña electoral, visitó los astilleros, que son los únicos de este tipo que existen en la República Mexicana, elogió sus instalaciones y ofreció ayuda y cooperación.

En la actualidad se está proyectando un barco de 250 toneladas y otros varios de 750. El primero llevará el nombre de "Libano" y otro el de "Lalla".

Los sistemas de construcción son de acero y han sido aprobados por la Lloyd Register Of Shipping, la más grande del mundo.