

El Colegio de Chihuahua

Un acceso de modernidad. Reflexiones sobre la vida económica del estado de Chihuahua, 1880-1920.

Tesis presentada por

Ricardo León García

para obtener el grado de

MAESTRO EN INVESTIGACIÓN

Ciudad Juárez, Chihuahua, septiembre de 2018.

El Colegio de Chihuahua

Un acceso de modernidad. Reflexiones sobre la vida económica del estado de Chihuahua, 1880-1920.

Tesis presentada por

Ricardo León García

para cumplir con los requisitos parciales para obtener el grado de

MAESTRO EN INVESTIGACIÓN

Director de Tesis

Nombre de la persona

Comité de Tesis

Nombre de la persona

Nombre de la persona

Ciudad Juárez, Chihuahua, septiembre de 2018.

© Ricardo León García

Se autoriza el uso del contenido de esta tesis, siempre y cuando sea sin fines de lucro o para usos estrictamente académicos, citando invariablemente la fuente, sin alteración del contenido y dando los créditos autorales.

El Colegio de Chihuahua

Institución Pública de Investigación y Posgrado

Sínodo de tesis

Nombre de la persona

Presidente

Nombre de la persona

Secretario

Nombre de la persona

Vocal

Nombre de la persona

Vocal

Nombre de la persona

Vocal

Resumen

Comercio, industria, ferrocarriles y banca fueron los sectores de la economía chihuahuense del porfiriato (1880-1911) que le dieron un toque de modernidad. Las inversiones y los esquemas de organización de los impulsores de este intento de colocar a la región como parte de la vanguardia capitalista son presentados con la finalidad de provocar una reflexión profunda en el significado de su actuación. La investigación logra poner en duda el carácter tradicionalista de los representantes del sistema mercantil al colocarlos como eje de la inversión que promueve modernos tipos de industria, ferrocarriles acordes con las necesidades de la economía local y nacional, así como instituciones bancarias sin parangón en ese momento con sus similares del país. Todo lo anterior, como parte de un proyecto muy ambicioso de construcción del Estado-Nación mexicano.

Summary

Commerce, industry, railways and banking were the sectors of the State of Chihuahua economy during the so called *porfiriato* era (1880-1911) that gave the regime a touch of modernity. Investments and organizational schemes of the promoters of this attempt to place the region as a part of the capitalist vanguard are presented with the purpose of encouraging more deep reflections on the meaning of their actions. The investigation manages to question the traditionalism of the representatives of the mercantile system by placing them as the real footing of investment that promotes modern classes of industry, railways in accordance with the requirements of the local and national economy, as well as banking institutions unparalleled at that time with its similar ones in the country. All these features, as part of a very ambitious project of construction of the Mexican Nation-State.

Contenido

Introducción, 1

Capítulo I. Los ámbitos del comercio en el estado de Chihuahua, 17

Fases de la actividad comercial entre 1880 y 1920, 17

Reacomodo de posiciones, 18

Consolidación de nuevos comerciantes, 18

Los comerciantes de la zona libre, 19

Ascenso de pequeños comerciantes, 20

Nuevos líderes mercantiles, 21

Un acercamiento a la realidad comercial del estado de Chihuahua, 21

Los comerciantes extranjeros, 22

Concentración de líderes en la capital, 23

Los que llegaron en el tren, 26

El nuevo tipo de comerciante, 28

La zona libre y el comercio chihuahuense, 34

La oferta comercial en el estado de Chihuahua, 38

Capítulo II. La primera ola industrializadora, 42

Revitalización de las actividades tradicionales, 44

Hilados, tejidos y confecciones: los primeros establecimientos, 60

La Industria, 60

Fábrica de Dolores, 61

Fábrica de Talamantes, 62

Bellavista, 63

La renovación de la producción textil, 64

Producción de harina de trigo, 73

Bebidas alcohólicas, 77

La modernización fabril, 79

Compañía Industrial Mexicana, S. A. (CIM), 79

Compañía Cervecera de Chihuahua, S. A., 86

Industrial Jabonera de La Laguna, S. A., 89

La Internacional, S. A., 91

Capítulo III. Los ferrocarriles: más esperanzas que cambios, 94

El impulso constructor, 96

Proyectos de papel, 97

Rutas en expansión, 100

Se vislumbran los cambios, 102

La modernidad sobre ruedas, 102

El camino real de hierro, 103

Los trabajos y las vías, 107

Una fiebre de fracasos, 110
Tres vías para un destino: el sistema ChP, 112
Las nuevas concesiones, 116
Las otras vías, 120
Lo que fue y lo que pudo ser, 122
Un rompimiento a medias, 124
La participación de los propietarios de las tierras, 128
¿Negocios sobre ruedas?, 132
Viajar en tren, 140
Capítulo IV. Un modelo para su tiempo: la banca de Chihuahua, 143
El entusiasmo por los bancos, 147
El Banco Minero de Chihuahua, 150
Asentamiento del Banco Minero, 152
Enrique C. Creel, banquero mexicano, 157
Otros bancos, 160
El caso del Banco Nacional de México, 162
Crédito al margen de los bancos, 163
Conclusión, 171
Fuentes de información, 174

Índice de cuadros

I.1. Principales comerciantes en Chihuahua, 1880-1914	30
I.2. Comerciantes que arribaron a Ciudad Juárez en la época de la Zona Libre (muestra)	36
II.1. Establecimientos y operarios artesanales en el estado de Chihuahua, en cada uno de los distritos judiciales, 1906	43
II.2. Actividades artesanales en el estado de Chihuahua por distrito, 1906	45
II.3. Concesiones industriales en el estado de Chihuahua, 1881-1910	48
II. 4. Concesiones estatales para la producción de bienes para la industria	49-50
II.5. Concesiones estatales para la prestación de servicios industriales	51-52
II. 6. Concesiones estatales para la producción de bienes de consumo	53
II.7. Concesiones estatales para la producción de alimentos y bebidas	55
II. 8. Concesiones estatales para producción textil	56
II.9. Localidad de ubicación de las concesiones industriales en el estado de Chihuahua, 1881-1910	57
II. 10. Concentración geográfica de la industria chihuahuense, 1905-1910	58
II.11. Número de establecimientos industriales por distrito judicial, 1905-1910	59
II. 12. Establecimientos de producción textil en Chihuahua, 1886-1910	65
II.13. Producción anual de mezcales en 1906	78
II.14. Algunos empleados extranjeros en la CIM	81
II.15. Producción de cebada en el estado de Chihuahua, 1898-1909	89
III.1. Concesiones ferrocarrileras en el estado de Chihuahua, 1850-1876	98
III.2. Ferrocarril Chihuahua e Hidalgo a la Sierra Madre	111
III.3. Concesiones ferrocarrileras en Chihuahua. Proyectos sin realizar, 1880-1909	127
III.4. Ventas de fajas de terreno al FC Central Mexicano en la zona de Camargo	130
III.5. Ferrocarril Central Mexicano. Adquisición terrenos para construir Ramal Jiménez-Parral-Santa Bárbara	131
III.6. Líneas de concesión federal en 1899	135
III.7. Estadística ferroviaria del estado de Chihuahua, 1910	136
III.8. Ferrocarriles de concesión estatal al 31 de diciembre de 1910	137
III.9. Datos de explotación de ferrocarriles, 1909	138
III.10. Líneas de ferrocarril en operación dentro del estado de Chihuahua, 1883-1923	139
IV.1. Concesiones bancarias otorgadas por la Legislatura del estado de Chihuahua hasta 1884	146
IV.2. Bancos acreedores del Gobierno del Estado de Chihuahua	149
IV.3 Créditos del Banco Minero de Chihuahua (muestra)	153
IV.4. Socios suscriptores del Banco Minero de Chihuahua, 1896	155
IV.5. Estados financieros del Banco Minero 1883-1911	157
IV.6. La carrera bancaria de Enrique C. Creel	158
IV.7. Oficinas de bancos foráneos en Chihuahua, 1882-1914	160
IV.8. Algunos créditos extrabancarios otorgados en 1888	165

IV.9. Algunos créditos otorgados por Stallforth y Hermano en Parral, 1888-1908	166
IV.10. Algunos créditos otorgados por Enrique C. Creel, 1883-1905	167
IV.11. Algunos créditos otorgados por el general Luis Terrazas, 1883 y 1884	168
IV.12. Préstamos de Jesús José Salazar en Cusihuiríachi 1883	168

Siglas utilizadas

AGNCH	Archivo General de Notarías del Estado de Chihuahua.
<i>CHE</i>	Periódico <i>The Chihuahua Enterprise</i> .
<i>ECC</i>	Periódico <i>El Correo de Chihuahua</i> .
<i>EPDH</i>	Periódico <i>El Paso Daily Herald</i> .
<i>EPDT</i>	Periódico <i>El Paso Daily Times</i> .
<i>EPH</i>	Periódico <i>El Paso Herald</i> .
<i>EPT</i>	Periódico <i>EL Paso Times</i> .
<i>LSEP</i>	Periódico <i>The Lone Star of El Paso</i> .
<i>POCH</i>	<i>Periódico Oficial del Estado de Chihuahua</i> .

Introducción

Mucho se habla en distintos medios periodísticos y académicos de los procesos de modernización. Cada vez que la modernidad, lo moderno o la modernización se evocan en el discurso, las expresiones de definitividad no cejan. Se da una especie de contundencia que no admite argumentación en contra. Pero ¿a qué nos referimos cuando hablamos de modernidad y de la modernización? Hans Robert Jauss ha insistido en que se trata básicamente de un término derivado de la estética y con el cual hemos venido jugando desde el siglo XVIII. En términos generales, dice el filólogo alemán, nos hemos quedado con la idea de que lo moderno implica un proceso de cambio durante el cual se va desechando lo considerado como viejo o antiguo y se propone una innovación.¹ Para adentrarse en la idea de lo moderno, hay que asumir la contradicción entre lo antiguo y lo actual, incluso entre conservación y cambio.

El siglo XIX es testigo del convencimiento de diversos grupos de las élites latinoamericanas para pensar el capitalismo como la opción organizativa más viable para la construcción de la nación, una vez sacudido el lastre del coloniaje europeo. La influencia del empuje estadounidense y de las ideas provenientes de la Francia, que se oponía a la conservación de lo que sus intelectuales bautizaron como “el antiguo régimen”, hizo mella en el pensamiento de quienes se imaginaban nuevas naciones que concursaran a la par de las potencias económicas y militares en el devenir de la sociedad humana. El positivismo de Auguste Comte, de fuerte raigambre evolucionista y basado en el concepto del progreso se convierte así, como lo expresa Héctor Díaz-Polanco, en

un sistema que intenta integrar en un vasto enfoque comprensivo las etapas del pasado con la situación presente, a fin de entender hacia dónde marcha la humanidad con el firme paso de los procesos que responden a leyes, procesos que, no obstante, pueden ser conducidos o acelerados de acuerdo con la sabia dirección científica que proporciona la nueva filosofía.²

Con ritmos diferenciados, el positivismo se fue incrustando en el pensamiento de los sectores dirigentes latinoamericanos. Ya para fines del siglo, en el caso mexicano, formaba parte del discurso y era la guía de los argumentos para convencerse y convencer al resto de la sociedad, de lo inevitable que era cambiar, innovar, a fin de acompañar al resto de la humanidad en esta larga marcha del progreso. Condiciones para lograrlo eran el mantenimiento del orden

¹ Ver Hans Robert Jauss, “Prólogo”, en *Las transformaciones de lo moderno. Estudios sobre las etapas de la modernidad estética*. Trad. Ricardo Sánchez Ortiz de Urbina. Madrid, Visor, 1995, pp. 11-24.

² Héctor Díaz-Polanco, “Evolución y progreso en el positivismo”, *Boletín de Antropología Americana*, número 6, diciembre de 1982, p. 25.

jerárquico, la subordinación de las clases y la negación a cualquier manifestación de lucha social: orden y progreso.³ En palabras del filósofo mexicano Eli de Gortari:

el positivismo viene a ser el exponente de la iniciación del régimen capitalista, implantado por la burguesía. Como tal, mantiene aún esa confianza ilimitada en la razón que distingue a la filosofía moderna en su combate contra la teología, pero, al mismo tiempo, comprende ya una justificación del orden burgués, cuya conservación tiene por indispensable.⁴

A principios del siglo xx, el historiador británico John B. Bury ya mencionaba, en términos un tanto irónicos, que el concepto de progreso servía para muchas cosas e incluso había sido útil para la construcción de sus respectivos discursos a las revoluciones francesas, a la estadounidense, a la ideología capitalista, así como al esfuerzo por erigir la Unión Soviética. Bury remata el sarcasmo con la siguiente frase: “even should it ultimately prove to be more than an *idolum saeculi*, [progress is] the animating and controlling idea of western civilization”.⁵ Su conclusión no se encuentra muy alejada de las dudas presentadas en un principio, pues equipara la ilusión del progreso con la doctrina de la Providencia, tan cara a periodos anteriores en la historia europea y llegará el momento en el que alguna idea diferente se convierta en hilo conductor de la marcha de la humanidad.⁶ Pero ilusorias o no, las ideas del progreso, del orden, de la evolución y del mejoramiento continuo han sido las detonantes de los cambios que se consideran inequívocamente en ascenso hasta alcanzar lo que se piensa como el pináculo del desarrollo de nuestra especie. Arriba y adelante parece ser la consigna de nuestra concepción de la historia, al menos en la época que hemos dado en llamar moderna y, de acuerdo con lo dicho por Bury hace un siglo, no hemos sido capaces de crear una interpretación diferente.

Leopoldo Zea demostró cómo el positivismo se adecuó a la posibilidades y necesidades planteadas por un sector de la burguesía mexicana.⁷ Si bien no se trata de un descubrimiento, lo dicho por Zea es la ratificación desde el pensamiento filosófico contemporáneo de las afirmaciones que se atrevieron a hacer los llamados *científicos* que copaban los oídos y los pensamientos del sector dirigente de la sociedad mexicana durante el periodo que conocemos como porfiriato.

³ *Ibid.*, p. 26.

⁴ Eli de Gortari, “Ciencia positiva política «científica»”, *Historia Mexicana*, vol. 1, núm. 4, abril-junio de 1952, p. 603.

⁵ John B. Bury, *Idea of progress; an inquiry into its origin and growth*. London, Macmillan, 1920, p. vii.

⁶ *Ibid.*, p. 352.

⁷ Leopoldo Zea, *El positivismo en México; nacimiento, apogeo y decadencia*. México, Fondo de Cultura Económica, 1968, pp. 46-52.

En este trabajo se intentará demostrar cómo en un periodo tan corto, entre 1880 y 1911, en el estado de Chihuahua se construyó un primer intento de modernización de la vida económica que, a la postre, permitiría el desenvolvimiento de la sociedad local, como parte del conjunto nacional y de la humanidad en general. No se trataba de un hecho aislado ni se considera a esta entidad federativa como pionera del esfuerzo modernizador. El discurso de la historia nacional ha provocado la idea de considerar a la ciudad de México como la única generadora de influencia política, económica y cultural dentro del ámbito nacional. Sin embargo, en los cincuenta años recientes se dio un fuerte impulso a los estudios locales y regionales con lo que se ha ido despejando un poco esa idea de centralidad de todos los procesos que tienen que ver con el devenir histórico de nuestro país. El impulso modernizador era el paradigma común, el de moda, el que emergía en todo discurso, así que era poco probable que fuera una idea constreñida a un espacio geográfico único o a un grupo social especial.

A la falacia de un desarrollo centralizado impulsado de manera exclusiva por el capital extranjero y de la voracidad corrupta y entreguista de los políticos mexicanos, se ha opuesto el esfuerzo modernizador emprendido por un sector de la burguesía nacional y su aliado en Palacio Nacional. Al mismo tiempo que se han aprovechado las nuevas condiciones para realizar investigación histórica, se ha exagerado la preeminencia liberal de Porfirio Díaz y su camarilla de asesores y funcionarios para llevar al país a la cima del desarrollo industrial que no fue más que un intento que pronto dejó de serlo. Nuestro país se convirtió en un leal abastecedor de materias primas, en un eficiente explotador de recursos naturales y en una fuente casi inagotable de mano de obra barata, tres condiciones supremas para que el desarrollo del capitalismo sea una realidad, aunque sean muy pocos los mexicanos que puedan considerarse beneficiarios de ese desarrollo.

Sin embargo, si a eso lo llamamos un fracaso de la ciudad de México o de los políticos en ella asentados, la situación no puede generalizarse. Monterrey, La Laguna, San Luis Potosí, Aguascalientes, el Bajío, la costa de Sinaloa-Sonora, Guadalajara, Toluca, el eje Puebla-Veracruz, Mérida y Chihuahua son ejemplos de sitios desde donde también se promovieron proyectos con tinte modernizador, se sumaron al desarrollo efectivo del sistema y sus esfuerzos no necesariamente se vieron cancelados por la vorágine producida por la Revolución Mexicana. No se trataba de ideas surgidas en chispazos de lucidez momentánea o aspiraciones derivadas de la ocurrencia ni de la casualidad. Casi todos esos acontecimientos han sido extraordinariamente documentados y tratados por los investigadores en diferentes centros de trabajo académico, como veremos más adelante.

Cuando me refiero a que en casi todos los casos se han materializado las investigaciones pertinentes para confirmar la existencia de estos centros propulsores de la modernidad capitalista fuera de la ciudad de México, es necesario afirmar que para el estado de Chihuahua

poco se ha investigado al respecto. El nacionalismo revolucionario produjo un discurso con la intención de denostar la actuación del régimen de Porfirio Díaz y sus allegados y en la búsqueda de cimientos sólidos para erigir sus argumentos, logró serios avances en la comprensión del asunto. De esta manera, en el estado de Chihuahua, don Francisco R. Almada se convirtió en el pionero en la investigación de este tipo y aunque no hizo un trabajo sistemático como lo desearía la tradición académica positivista, sus hallazgos logrados en más de seis décadas de trabajo son guía para profundizar en la interpretación.⁸ Con una producción de mucho menor peso y profundidad están los trabajos de Ulises Irigoyen y Moisés T. de la Peña, más ideólogos de la política económica del régimen revolucionario que problematizadores de la realidad que intentaban anunciar.⁹

Uno de los últimos esfuerzos persistentes realizados en este sentido fue la serie de trabajos emprendidos por el historiador estadounidense Mark Wasserman, quien ahondó en sus razonamientos sobre la actuación del núcleo familiar encabezado por Luis Terrazas y su yerno Enrique C. Creel dentro de la vida política y económica del estado de Chihuahua y gran parte del norte mexicano.¹⁰

Cabe destacar, así mismo que, aun careciendo de continuidad, en Ciudad Juárez se llegó a proponer una línea muy clara de investigación que habría podido aportar mayores avances al conocimiento de la historia económica y empresarial del periodo estudiado de no casi haberse interrumpido hace un par de décadas. Sin embargo, lo realizado queda como parte de lo que debe continuarse. En el siguiente apartado de esta introducción se ampliará la descripción y significado de este trabajo detonado en la frontera y replicado en la capital del estado, además de acompañar en procesos similares a los investigadores que por todo el extremo norte del país han incidido en estos aspectos de la vida regional a finales del siglo XIX y principios del XX.

⁸ A lo largo de este trabajo y en el listado final de referencias se mencionan los textos más significativos al respecto producidos por el señor Almada.

⁹ Ulises Irigoyen publicó, entre otras cosas: *El problema económico de las fronteras mexicanas: Tres monografías*. México, Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística, 1935; *En pro de la Zona libre: opiniones y datos*. Juárez, Tip. A.B.C., 1920. De Moisés T. de la Peña pueden verse: *La industria textil del algodón: crisis, salarios, contratación*. México, Sindicato Nacional de Economistas, 1938; *El pueblo y su tierra: mito y realidad de la reforma agraria en México*. México: Cuadernos Americanos, 1964 y *Chihuahua económico*. México, 1936.

¹⁰ “Oligarquía e intereses extranjeros en Chihuahua durante el porfiriato”, *Historia Mexicana*, vol. 22, núm. 3, 1973, pp. 279-319; *Capitalistas, caciques y revolución. La familia Terrazas de Chihuahua, 1854-1911*, Grijalbo, México, 1984; “Chihuahua: family power, foreign enterprise, and national control”, en Thomas Benjamin *et al.*, *Other Mexicos: Essays on Regional Mexican History, 1876-1911*, Albuquerque, University of New Mexico Press, 1984; *Persistent Oligarchs: Elites and Politics in Chihuahua, Mexico, 1910-1940*, Durham, Duke University Press, 1993; y *Pesos and Politics Business, Elites, Foreigners, and Government in Mexico, 1854-1940*, Stanford, Stanford University Press, 2015.

Con el afán de profundizar lo suficiente y no poder abarcar la totalidad de la realidad económica de la época en la región, el énfasis de este trabajo se dará a las actividades mercantiles, industriales, la promoción ferrocarrilera y el nacimiento y pérdida de un sistema bancario regional. Este conjunto de actividades habrían de ser las integradoras de un proyecto modernizador del estado de Chihuahua. No podemos olvidar a la agricultura, la ganadería y menos todavía a la minería. Sin embargo, los alcances de estas últimas actividades referidas fueron tantos y de tan arraigada tradición económica en la región, que implicaría posiblemente un trabajo específico para cada una de ellas. En la medida de las posibilidades, a lo largo de este texto se les hace mención.

Justo es definir la razón por la cual el periodo está limitado por los años referidos, 1880 y 1911. El primer componente lógico de esta periodización está vinculado a los procesos locales de construcción del Estado mexicano. Como lo han demostrado Víctor Orozco y otros autores¹¹ en sus reflexiones sobre el problema, no es sino hasta 1880-1881 cuando los habitantes del estado de Chihuahua pudieron considerar que eliminaron la pesadilla de sufrir incursión tras incursión de los miembros de los grupos seminómadas conocidos secularmente con el nombre de apaches. Es hasta ese momento en que las élites locales pudieron plantear esquemas viables de crecimiento económico, de vinculación con otras regiones y de establecimiento de redes de negocios. Después de mucho tiempo, como diría el educador y periodista argentino Faustino Domingo Sarmiento, se imponía la civilización sobre la barbarie.

El segundo elemento de este periodo, su final, si bien inscrito dentro de un movimiento ahora pensado como nacional, tiene más razón de ser como un fenómeno social ocurrido en el ámbito local: la toma de Ciudad Juárez por los ejércitos maderistas en mayo de 1911. A partir de este momento, la turbulencia revolucionaria se expandiría al resto del territorio mexicano.¹² Aun cuando no cambió todo lo que se quería cambiar desde el inicio o se cambiaron algunas cosas para seguir igual, la revolución rompió ritmos e hizo desechar ilusiones. La recomposición de la sociedad local tardaría al menos una década más.

Continuaremos este fragmento introductorio con un balance sucinto de las pesquisas iniciadas y ahondadas muchas veces en torno a la realidad económica y política del estado

¹¹ Víctor Orozco, *Las guerras indias en la historia de Chihuahua: primeras fases*. México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 1992; y *Las guerras indias en la historia de Chihuahua: antología*. Ciudad Juárez, Universidad Autónoma de Ciudad Juárez, 1992. Ver también Carlos González Herrera y Ricardo León García, *Civilizar o exterminar: tarahumaras y apaches en Chihuahua, siglo XIX*. México, CIESAS-INI, 2000.

¹² Pedro Siller y Miguel Ángel Berumen. *1911, La batalla de Ciudad Juárez*. Ciudad Juárez, Cuadro Por Cuadro - Berumen y Muñoz Editores, 2003 y Miguel Ángel Berumen Campos, Jesús Muñoz y Pablo Berumen. *1911: la batalla de Ciudad Juárez en imágenes*. Ciudad Juárez, Cuadro por Cuadro, 2009.

de Chihuahua entre 1880 y 1911, trabajo que no puede hacerse al margen de lo que se ha venido produciendo en instituciones académicas de diferentes jurisdicciones políticas.

Como lo hemos afirmado en otra parte, la interpretación del siglo xix latinoamericano no puede darse de manera profunda si no es por medio del análisis regional.¹³ En un tiempo en el que los estados nacionales no pasaban de ser meros proyectos o utopías, su realidad social no es sino una serie de fragmentos que procuramos juntar para explicar las naciones que, en los hechos, todavía no funcionaban como tales.

El contexto mexicano en el periodo estudiado poseía las siguientes características más relevantes, entre otras, para la interpretación que nos ocupa: 1) la presión cada vez más creciente del capital sobre la producción; 2) la aparición de nuevos grupos de propietarios a raíz de la expansión del capital mercantil; 3) la consolidación de poderosos núcleos burgueses en algunas regiones del país; 4) un alto nivel de especialización productiva de ciertas zonas o territorios; 5) la articulación de relaciones de intercambio que significó los primeros pasos de un mercado interno, apoyado por la introducción de ferrocarriles; 6) un estado nacional en proceso de construcción y que había sentado sus bases con la reforma liberal de medio siglo.¹⁴

Para lograr lo anterior, era imprescindible crear una serie de condiciones en los ámbitos locales antes que pensar en la estructuración de un estado nacional que carecía de ellas. El secular dominio de la ciudad de México sobre el resto del territorio desde la época de la dominación española, pero al mismo tiempo la paradójica debilidad de un estado fuertemente centralizado y con un grado de desconocimiento y desinterés en los asuntos propios del resto del territorio hacía imposible siquiera plantear algún intento de solución de los problemas que obstaculizaban la posible existencia del estado nacional.

A contracorriente y justo cuando debía hacerse, de acuerdo con las circunstancias del entorno, fue la apuesta de Santiago Vidaurri, pionero del rompimiento de cordones umbilicales que por escleróticos impedían un proyecto de alcance multirregional. De la misma manera actuaron los investigadores de Nuevo León, de la UANL, principalmente, encabezados por la iniciativa de Mario Cerutti, promotor y fundador de la Asociación de Historia Económica del Norte de México. Por poco más de tres décadas, la producción de datos, interpretaciones, propuestas, certezas y dudas sobre el caminar de la historia económica y empresarial en el extremo norte de la República Mexicana han sido punta de lanza para pensar de manera un

¹³ Mario Cerutti y Ricardo León G. "Propietarios, empresarios y estado-nación en el norte de México (1850-1920)", en *Historia y Geografía*, Universidad Iberoamericana, núm. 11, 1998, pp. 65-86.

¹⁴ *Ibid.*, pp. 65-66.

tanto diferente la realidad económica del país a través del tiempo¹⁵ y, de paso, aportar la materia prima que contribuya a la comprensión de ese proceso constructivo del Estado mexicano, con sus debilidades y sus inercias.

Precisemos también que, como parte del proceso de investigación y reflexión sobre la economía regional decimonónica, la comunidad norteña adscrita a este tipo de trabajos paulatinamente complementó sus preocupaciones con el estudio de los actores que encabezaron el fenómeno, los empresarios, pensados en sus individualidades tanto como colectivos formales.¹⁶ De esta manera, los fenómenos económicos son considerados como acciones llevadas a cabo por sujetos y no meras expresiones del ente cuasi providencial que llamamos mercado.

Mientras los investigadores del norte mexicano se han afanado en trazar nuevos rumbos para la historia económica y empresarial de la región, y con ello permitir una nueva caracterización de la historia del capitalismo en el país, gente de diferentes partes del mundo ha hecho lo propio, sobre todo a partir de los lugares donde se han concentrado materiales archivísticos y hemerográficos que dan cuenta de los fenómenos sociales a los que nos venimos refiriendo. Las aportaciones desde España, Francia, Alemania o la Gran Bretaña son muchas, sin dejar de considerar el continuo trabajo que se hace en los Estados Unidos y Canadá. Gracias a los trabajos comparativos, a las reuniones de trabajo entre académicos con interés en eventos similares, aunque en latitudes distintas, es que ha sido posible componer propuestas de análisis comparativo y complementario con colegas en Colombia, Argentina, Chile, Brasil y Venezuela.

Pero no podemos desdeñar las aportaciones que se han hecho a este conjunto de temas desde las instituciones que tradicionalmente habían ignorado los procesos económicos en regiones diferentes a la ciudad de México y su entorno inmediato. Tanto en El Colegio de México, como en la Universidad Nacional Autónoma de México, la Universidad Iberoamericana, el Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, la Universidad Autónoma Metropolitana y el Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, los académicos se han planteado reconsiderar lo que sus antecesores habían propuesto al margen de la dinámica de la capital del país. Es más, se ha comenzado a considerar a la

¹⁵ Un listado de la producción de quienes hemos participado en los trabajos de la AHNME, compuesto por más de 700 fichas bibliográficas, presentadas por autor, puede encontrarse en <https://redhistoriaempresas.files.wordpress.com/>

¹⁶ Véase Mario Cerutti, “Estudios regionales e historia empresarial en México (1840-1920). Una revisión de lo producido desde 1975”, en Carlos Dávila (comp.), *Empresa e historia en América Latina; un balance historiográfico*. Bogotá, COLCIENCIAS – Tercer Mundo, 1996, pp. 137-170.

ciudad de México del siglo xix no “mucho más que el eje de un espacio regional ubicado en el centro geográfico” del país.¹⁷

Toda esta experiencia es la que ha permitido, por una parte, la afirmación de la página anterior en el sentido de establecer las características que hicieron posible la diferenciación de caminos para construir el estado nacional tan anhelado. Así mismo, la propaganda capitalista, envuelta en un halo de modernidad, desdeñaba las formas que tenían los inversionistas en zonas periféricas para hacer negocios. En pocas palabras, mientras la mayoría de los promotores del desarrollo capitalista supusieron que se trataba de procesos naturales y que de manera inevitable habrían de superarse una y otra vez los alcances logrados hasta el momento, la manera de trabajar de los empresarios en nuestra América sustentó las relaciones de negocios en las formas tradicionales de conformación de sus redes sociales. En ocasiones, los académicos caen y repiten acríticamente tales afirmaciones emanadas de quienes suelen ser tratados como autoridad en la materia.¹⁸ Noel Maurer y Tridib Sharma, por su parte, están convencidos que la construcción de las empresas en el México decimonónico también obedece a esquemas no clásicos al agruparse los inversionistas como una estrategia para garantizar los derechos de propiedad.¹⁹

Araceli Almaraz, quien también forma parte del grupo norteño de investigadores regionales de la historia económica y empresarial, afirma que para nada resulta extraño que los miembros de las familias empresariales naveguen por rutas similares cuando buscan beneficios o de formar una familia se trata. A final de cuentas, el objetivo es posicionarse en la cumbre de la sociedad, demostrar que la manera propia de entablar relaciones es la que conduce a lograr los objetivos que se establecen, y que no puede separarse la familia de los negocios ni de la política... Todo está estrechamente ligado, interconectado.²⁰

Debe quedar claro que no solamente se trata de un proceso de construcción capitalista del Estado mexicano en el norte a partir de las relaciones familiares, sino que éstas juegan un papel fundamental dentro de lo que llamamos el factor empresarial, aunque no es el único.²¹

¹⁷ M. Cerutti, “Estudios regionales...”, *Op. Cit.*, p. 139.

¹⁸ Resulta revelador como Alejandra Salas-Porras explica las estrategias seguidas por los grupos empresariales mexicanos y aunque lo menciona, no da un peso mayor al factor constitutivo de las familias empresariales y sus relaciones. Schumpeter no lo desarrolló a profundidad, pero ya dejaba ver el asunto. Véanse Alejandra Salas-Porras, “Avenidas de desarrollo de los grandes grupos empresariales mexicanos”, *Revista Mexicana de Sociología*, vol. 64, núm. 1, 2002, pp. 141-185 y Joseph A. Schumpeter *Business cycles; a theoretical, historical, and statistical of the capitalist process*, McGraw-Hill, New York & London, 1939.

¹⁹ Noel Maurer y Tridib Sharma, “Enforcing Property Rights Through Reputation: Mexico's Early Industrialization, 1878-1913”, *The Journal of Economic History*, vol. 61, núm. 4, 2001, pp. 950-973.

²⁰ Araceli Almaraz y Luis Alfonso Ramírez (coordinadores), *Familias empresariales en México: sucesión generacional y continuidad en el siglo XX*. 2ª. edición. Tijuana, El Colegio de la Frontera Norte, 2018, especialmente el capítulo escrito por Almaraz, titulado “La empresa familiar y las familias empresariales en México: una propuesta teórica”, pp. 57-93.

²¹ Joseph A. Schumpeter, *Teoría del desenvolvimiento económico: una investigación sobre ganancias, capital,*

También se encuentran presentes las vías clásicas para el establecimiento de modernos corporativos capitalistas, el diseño de las inversiones que empujan al Estado en construcción a convertirse en gozne efectivo de impulso y protección de los proyectos que darán sustento a su existencia. Podría afirmarse que no tienen límite las estrategias elegidas para la creación de un Estado moderno, basado en la libre empresa y en la también libre competencia por la adjudicación de los beneficios emanados del acto de la producción, distribución y venta de mercancías.

El *espíritu emprendedor* schumpeteriano no se circunscribe a un esquema de toma de decisiones en la posición gerencial o directiva de una empresa, sino a esa visión que tiene el individuo sobre el mundo en su conjunto. Ciertamente es que el empresario forma parte de la burguesía mercantil, por ejemplo, pero también es miembro de una familia, con tradiciones religiosas específicas, con una formación -quizá- educativa de ciertos rasgos, con una nacionalidad y preferencias políticas de acuerdo a su posición de clase, enclavado en una realidad geográfica y sociohistórica precisa, con nulas, escasas o suficientes formas de mantenerse enterado de las tendencias económicas que le atañen o le pudieran afectar, entre otras particularidades. Es todo eso y más, al mismo tiempo, y no deja de ser empresario para funcionar como padre o como lector, como político o como feligrés.

Es necesario ahora hacer el viaje de retorno a la propuesta de Araceli Almaraz y a lo que nos ocupa con respecto a la historia económica y empresarial del norte mexicano. Dado que varios de los grupos de gran poder económico en la región han llevado a cabo el proceso de cambio de empresas familiares a familias empresariales, su estudio “es medular no sólo para entender el tránsito de unidades económicas tradicionales a unidades de rasgos modernos, sino para ampliar el análisis sobre las capacidades competitivas de las regiones, de sus empresas y de sus grupos empresariales”.²² Si bien esta reflexión ha sido compartida por Almaraz muy recientemente -de 2016 es la primera edición del libro que ella coordina-, las directrices de las investigaciones norteñas sobre el tema se han caracterizado por la certeza de que la actuación empresarial no obedece solamente a un impulso formal del Estado-nación ni del mercado ni de la información, como ha sucedido en otros ámbitos del capitalismo internacional.

Tenemos en cuenta que la intención primordial de la inversión capitalista es la consecución de los beneficios suficientes para garantizar su reproducción. Si la mejor manera de que esto suceda es a través de la existencia de un Estado nacional consolidado y éste no existe, hay que construirlo de acuerdo con un modelo que permita el desarrollo capitalista. A nadie le cabe duda de que el modelo liberal proveniente de los esquemas propuestos por Adam Smith

crédito, interés y ciclo económico. México, Fondo de Cultura Económica, 1997.

²² A. Almaraz, *Op. Cit.*, p. 73.

y John Locke, reflejados en la manera como se crearon los Estados nacionales en la Europa moderna y la Unión Americana, fue el camino elegido por las élites latinoamericanas, con sus particularidades.

Los ejemplos de inversión, integración de mercados, eslabonamientos, diversificación, organización empresarial y sustento legal fueron arribando a los sectores locales que tenían la capacidad de hacer posible una imitación de la sociedad capitalista. La influencia de inversionistas foráneos que exploraban la posibilidad de expansión de sus intereses en su propio intento de crear un mercado internacional fue también un factor que empujó a la imitación. Como en todo proceso de imitación racional, a cualquier innovación se le hacen las modificaciones que se suponen más adecuadas para obtener mejores resultados del proceso o acto que se imita.²³ Así, sin hacer a un lado la fortaleza de la organización familiar, se tomaron las modalidades de empresa moderna, asociaciones de capitales que pronto se registraron como sociedades por acciones e, incluso, como sociedades anónimas, estableciendo alianzas mucho más allá de los ámbitos local y regional.

Al mismo tiempo que se conservaban las actividades seculares basadas en la propiedad latifundista, se daba nuevo vigor a los negocios mercantiles, casi siempre como semilla del capital originario. Con el crecimiento de los mercados y su consolidación, se iniciaban los procesos de diversificación de las inversiones. El norte mexicano, como había ocurrido en la ciudad de México y las ciudades periféricas, detonó la actividad industrial de nuevo tipo, se promovieron las comunicaciones que permitía la tecnología foránea y el mercado de capital se enriqueció con inversiones provenientes de diversas partes del país y del extranjero. Todo ello sin hacer a un lado la preocupación por consolidar un Estado nación que daría sustento a todo este nuevo modelo de organización y producción.

Para lograr todas estas consideraciones, el camino ha sido largo en la investigación regional. No hay duda de que los resultados publicados son solamente muestras de lo que puede hacerse para profundizar en el conocimiento y la reflexión de ese pasado que no terminamos por asir. No es suficiente lo realizado hasta hoy, por lo tanto, se requiere tener conciencia de lo que ya está hecho para enderezar el camino a partir de nuevas preguntas que conduzcan las pesquisas al respecto.

En lo que respecta a la investigación chihuahuense en general, Carlos González Herrera ha expuesto en términos generales las transformaciones económicas que se dieron en el periodo por medio de un ensayo pionero en los trabajos regionales. Con miras a intentar dejar en claro las condiciones sociales previas al movimiento revolucionario comenzado en 1910, González hace un balance de esas condiciones cambiantes que dieron pie a la modernización de la

²³ Jean-Gabriel Tarde, *Las leyes de la imitación; estudio sociológico*. Trad. Alejo García Góngora. Madrid, Daniel Jorro Editor, 1907, pp. 170 y ss.

economía regional.²⁴ Posteriormente, y a partir del interés *in crescendo* que tuvo dentro de la academia estadounidense la figura de Pancho Villa y la manera como fue construyendo su explicación de la realidad local,²⁵ desde Chihuahua González Herrera se adentró en la figura de Enrique C. Creel, aunque no derivó en lo que podría haberse convertido el esperado ensayo biográfico de este personaje fundamental para comprender la primera ola modernizadora del estado.²⁶ Sin embargo, la puerta se abrió para interpretar el papel del empresariado local en la construcción de condiciones para el desarrollo de proyectos que, por mucho, significaron el camino tomado por los sectores regionales para construir el siglo XX chihuahuense.

Mario Cerutti y Ricardo León abordaron este factor empresarial como forma de entendimiento de las dinámicas económicas de la región, ya no como algo meramente local, sino como parte de lo que hoy con toda confianza puede calificarse de la globalización de fines del XIX y principios del XX. Si bien Cerutti incursionó en el ámbito chihuahuense, lo ha hecho como una forma de redondear sus interpretaciones acerca del que quizá haya sido el sector más propositivo del capitalismo mexicano: el que se asentó en la ciudad de Monterrey. Como el mismo Cerutti lo ha puesto de manifiesto, es imposible entender el desarrollo regionomontano sin tomar en cuenta el eje vertebrador con La Laguna y Chihuahua.²⁷

²⁴ Carlos González H., “Chihuahua y las transformaciones de las estructuras económicas y sociales en el periodo anterior a la revolución” en Alejandra García y Abel Juárez, *Los lugares y los tiempos*, México, Nuestro Tiempo, 1989, pp. 246-266.

²⁵ Gracias a un trabajo minucioso de varios lustros, Friedrich Katz concluyó en 1998 su magna obra sobre Francisco Villa (*The Life and Times of Pancho Villa*. Stanford, Stanford University Press, 1998). A lo largo de ese tiempo, bajo su influencia, se profundizó en el estudio de Chihuahua y el norte mexicano. Larga es la lista de pupilos que dieron auge a este interés. Por otra parte, Mark Wasserman, uno de los primeros alumnos de Katz, desarrolló un interesante recorrido investigativo de la contraparte villista: “Oligarquía e intereses extranjeros en Chihuahua durante el porfiriato”, *Historia Mexicana*, vol. 22, núm. 3, 1973, pp. 279-319; *Capitalistas, caciques y revolución. La familia Terrazas de Chihuahua, 1854-1911*, Grijalbo, México, 1984; “Chihuahua: family power, foreign enterprise, and national control”, en Thomas Benjamin *et al.*, *Other Mexicos: Essays on Regional Mexican History, 1876-1911*. Albuquerque, University of New Mexico Press, 1984; “Enrique C. Creel: Business and Politics in Mexico, 1880-1930”, *The Business History Review*, vol. 59, núm. 4, 1985, pp. 645-662; *Persistent Oligarchs: Elites and Politics in Chihuahua, Mexico, 1910-1940*. Durham, Duke University Press, 1993; y, por último, *Pesos and Politics Business, Elites, Foreigners, and Government in Mexico, 1854-1940*. Stanford, Stanford University Press, 2015.

²⁶ Véanse sus trabajos “Reflexiones en torno a la modernidad porfiriana en Chihuahua” (con Noé Palomares y Ricardo León), en *Actas del Primer Congreso de Historia Regional Comparada, 1989*. Ciudad Juárez, UACJ, 1990, pp. 259-270; “El nuevo rostro de la economía regional. Enrique C. Creel y el desarrollo de Chihuahua, 1880-1910” (con Ricardo León), en Beatriz Rojas (coord.), *El poder y el dinero. Grupos y regiones mexicanos en el siglo XIX*, Instituto Mora, México, 1994, pp. 305-329; y “Enrique C. Creel y la economía chihuahuense, 1880-1910” (también con Ricardo León), en *Revista de la Universidad de México*, núm. 544, mayo 1996, pp. 38-43.

²⁷ Ver Mario Cerutti, “Actividad económica y grupos empresariales en el norte de México a comienzos del siglo XX. El eje Chihuahua/La Laguna/Monterrey”, en Beatriz Rojas (coord.), *El poder y el dinero. Grupos y regiones mexicanos en el siglo XIX*, México, Instituto Mora, 1994; “Propietarios, empresarios y estado-nación en el norte de México (1850-1920)” (con Ricardo León), en *Historia y Grafía*, Universidad Iberoamericana, núm. 11, 1998, pp. 65-8 1994. De Ricardo León, consúltase “Federico Sisniega y los intentos de modernización económica en Chihuahua, México 1885-1910”, *Revista Española de Estudios Norteamericanos*, Universidad

Óscar J. Martínez centró su trabajo de investigación en el conjunto metropolitano de El Paso y Ciudad Juárez o, como prefiere Martín González de la Vara, en la región paseña. Para muchos de los académicos de la generación a la que pertenezco, después de don Francisco R. Almada, Martínez ha dejado una huella imborrable de influencias a partir de su *Ciudad Juárez: el auge de una ciudad fronteriza a partir de 1848*.²⁸ Cuatro décadas después ha llegado a nuestras manos un trabajo que por mucho supera al de Martínez, sobre todo por la profundidad del análisis de las fuentes consultadas, el de González de la Vara.²⁹ Con esta nueva investigación, parecen derribarse viejos mitos sobre el auge malentendido que supuestamente detonó la existencia de la frontera libre porfirista. A partir del trabajo de fuentes fiscales, Ciudad Juárez parece tan solo acomodarse a los vaivenes de la economía de mayor escala y funciona como la puerta por la que entran o salen del país mercancías, personas e ideas.

Específicamente hablando de la actividad mercantil, la sequía de conocimiento sobre su historia local es angustiante. Para el periodo únicamente contamos con el artículo “Comerciantes extranjeros en Chihuahua: la casa Kettelsen y Degetau”³⁰ de quien esto escribe. Lo que en estas páginas se hace constar no puede ser más que una pequeña muestra de la gran necesidad que hay de una investigación a profundidad sobre el comercio, cuanto más que se trata de la actividad que indudablemente detonó todas las iniciativas de transformación moderna de la economía local.

Sobre la historia de la industria chihuahuense, los huecos son también muy graves. Resulta difícil creer que el esfuerzo de investigación se haya cargado a la industria maquiladora de exportación como el primero y casi único hito de la historia económica local que merece la atención. La experiencia de la industria local, como se pretende al menos nombrar en las siguientes páginas, requiere de una mayor profundidad, de ser conceptualizada y reflexionar de manera seria pues, aunque no sea determinante para la actualidad, sí es indispensable tener una mínima conciencia de lo que ya se ha experimentado dentro de los límites del estado, así como tener la capacidad de valorar éxitos y fracasos como parte del aprendizaje para el futuro y no como mera anécdota.

Acerca de la construcción y operación de las líneas ferrocarrileras dentro del estado de Chihuahua, el periodo que abarca el presente trabajo es de suma importancia debido a que se trata de la época en la que se diseñan y se ponen en marcha los proyectos. En el capítulo referente a esta actividad, es de notarse la importancia que los investigadores estadounidenses

de Alcalá, vol. 7, núm. 11, 1996, pp. 67-86.

²⁸ México, Fondo de Cultura Económica, 1982 (Trad. de Carlos Valdés). Publicado originalmente como *Border boom town: Ciudad Juárez since 1848*, Austin, University of Texas Press, 1975.

²⁹ *Región, frontera y capitales. Inversiones, política fronteriza y cambio socioeconómico en la región binacional de El Paso – Ciudad Juárez, 1846 – 1911*. Zamora, El Colegio de Michoacán – El Colegio de Chihuahua – El Colegio de la Frontera Norte – Universidad Autónoma de Ciudad Juárez, 2017.

³⁰ En *Chamizal*, núm. 10, junio 1991, Ciudad Juárez, pp. 78-86.

le han dado. En México se han estudiado de manera global cuando se trató de una conjunción de esfuerzos e intereses regionales y locales que impidió que los grandes inversionistas extranjeros diseñaran el país de acuerdo con sus deseos. En la medida que puedan vincularse los intereses de investigación sobre capitales comerciales, propiedad de la tierra y los objetivos extrarregionales de los proyectos de expansión capitalista, tendremos un mejor entendimiento del papel de los ferrocarriles, sí como forma de penetración del capital extranjero, pero también como factor de consolidación de los grupos locales de inversionistas, así como de la integración territorial con las consecuencias lógicas de tal conjunción para la inmensa mayoría de los habitantes del país. De paso y no por ser menos importante, tendremos un panorama más amplio del significado que tuvo esta expansión para las transformaciones del ambiente regional.

¿Y qué decir sobre la banca? Es cierto que se incrementa el conocimiento de la banca como un sistema nacional de crédito, pero se trata de una contradicción cuando el Estado nacional no termina de construirse y los esfuerzos locales y regionales son todavía privativos en la mayor parte del territorio. El deseo de pensar el país como algo hecho e inamovible desde un pasado no tan inmediato, daña al mismo proceso de construcción del conocimiento. La existencia de una legislación federal no puede ser el *leit motiv* de las interpretaciones nacionales de un sistema nacional que no es realidad en el caso de la banca sino hasta muy a finales del llamado “milagro mexicano”: hace medio siglo, o seis décadas, no más que eso. La escasa investigación que existe sobre la banca chihuahuense forma parte de este trabajo.

Un aspecto que requiere de un trabajo exclusivo por la magnitud del problema y la posibilidad de fuentes por revisar es el que se refiere a la tierra, su uso y apropiación, los conflictos que se derivan de su propiedad, así como los frutos del trabajo sobre ella. Carlos González y Luis Aboites han sido quienes más han trabajado el tema dentro del periodo que abarca este trabajo.³¹ Noé Palomares Peña, por su parte, se involucró en el régimen de propiedad latifundista poseído por empresarios norteamericanos desde 1880 hasta las primeras décadas posteriores a la revolución.³²

³¹ De Carlos González, es importante conocer su trabajo “La agricultura en el proyecto económico del porfiriato en Chihuahua” en *Siglo XIX, Cuadernos de Historia*, año 2, núm. 5, febrero de 1993, pp. 9-37. Aboites, por su parte, ha publicado, entre muchas otras cosas, lo siguiente: *Agua y tierra en la región del Conchos-San Pedro, Chihuahua, 1720-1938: fuentes para una historia agraria*. México, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, 1986; con Dolores Morales, *Breve compilación sobre tierras y aguas de Santa Cruz de Tapacolmes, Chihuahua (1713-1927)*. México, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, 1998; *El agua de la nación: una historia política de México, 1888-1946*. México, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, 1998; por último, *Demografía histórica y conflictos por el agua: dos estudios sobre 40 kilómetros de historia del río San Pedro, Chihuahua*. México, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, 2000.

³² Ver Noé Palomares P. *Propietarios norteamericanos y reforma agraria en Chihuahua, 1917-1942*. Ciudad Juárez, Universidad Autónoma de Ciudad Juárez, 1991.

Afortunadamente no han sido los únicos en interesarse en este tema. Robert H. Holden hizo un profundo trabajo en el archivo de terrenos nacionales hace ya largo tiempo -antes de que fuera mutilado por las fuerzas de la naturaleza desatadas el 19 de septiembre de 1985 y las subsecuentes fuerzas de la burocracia y los intereses que no acabamos de entender-. Pocas son las personas que tuvieron el acceso y la paciencia de trabajar ese archivo y, para efectos de la comprensión del estado de Chihuahua en sus fenómenos económicos, Holden nos hizo llegar mucha información que nos permite el conocimiento del reparto de territorio chihuahuense entre los grupos que monopolizaban el poder durante la última parte del siglo XIX.³³

Jane-Dale Lloyd ha integrado la tradición ranchera del noroeste de Chihuahua con el trabajo minero, los intentos de industrialización y la migración extranjera durante el periodo que aborda esta investigación.³⁴ Más dentro de los límites tradicionales de la investigación de la historia, pero no por ello menos exhaustivo en cuanto al uso de sus fuentes, Lawrence Taylor también se adentró en los cambios que significaron para la estructura de la propiedad y en cuanto a los sistemas de trabajo, los intentos por poblar el medio rural mexicano con inmigrantes extranjeros en tiempos del general Díaz.³⁵ Un trabajo fundamental también por ese permanente diálogo de la visión antropológica con la del historiador, con profuso trabajo de archivo y un riqueza de vivencias en el medio rural chihuahuense, es el que ha publicado Alonso Domínguez Rascón, con el cual puede uno entender en el largo plazo esos procesos de conformación territorial y de luchas por los espacios.³⁶ Por su parte, Guadalupe Santiago ha efectuado trabajo de gibusino en las fuentes locales para completar su visión sobre los procesos de concentración de la propiedad territorial en la zona urbana del municipio de Juárez; ello no obsta para que también haya hecho un excelente trabajo de recopilación de fuentes en los archivos estatales y nacionales a fin de trazar su propuesta.³⁷

Para el caso de la historia de la actividad ganadera en el estado de Chihuahua, de la que nos preciamos ser casi inventores y punta de lanza, lo escrito es penoso en cuanto a la cantidad y la profundidad. Sofía Pérez García, desde la ciudad de Chihuahua, publicó hace poco tiempo

³³ Ver Robert H. Holden, *Mexico and the survey of public lands; the management of modernization, 1876-1911*. DeKalb, Northern Illinois University Press, 1994.

³⁴ Jane-Dale Lloyd, *Cinco ensayos sobre cultura material de rancheros y medieros del noroeste de Chihuahua, 1886-1910*. México, Universidad Iberoamericana, 2001

³⁵ Lawrence D. Taylor H. "La colonización boer en Chihuahua y el suroeste de los Estados Unidos", *Historia Mexicana*, vol. 52, núm. 2, 2002, pp. 449-489. Recordemos que los *boer* o *afrikaner*, son los terratenientes de origen holandés y alemán expulsados de la colonia sudafricana por el ejército británico en el conflicto armado llevado a cabo entre 1899 y 1902.

³⁶ Alonso Domínguez Rascón, *Tierra y autonomía. Los pueblos de Chihuahua frente al poder del Estado*. Ciudad Juárez, El Colegio de Chihuahua, 2011.

³⁷ Véase Guadalupe Santiago Quijada, *Propiedad de la tierra en Ciudad Juárez, 1888 a 1935*. México, El Colegio de la Frontera Norte – New Mexico State University – Universidad Autónoma de Ciudad Juárez – Ediciones Eón, 2002.

un texto que debíamos tener hace mucho más tiempo. Debe significar el detonante para más trabajos sobre la historia de la ganadería.³⁸

Y si nos trasladamos al bosque y buscamos la producción sobre la historia de la explotación forestal como industria en el estado, nos enfrentamos a un desierto. El aprovechamiento de los bosques de manera industrial está ligada a la expansión de las vías de ferrocarril, pero hasta ahora no se ha escrito nada en absoluto que nos pueda dar luz sobre este oscuro pasado de la economía chihuahuense durante el periodo que abarca este trabajo.

De la minería, otra de las áreas de preeminencia para la economía regional, poco o casi nada se ha escrito para el periodo comprendido entre 1880 y 1911. Ciertamente parece increíble. De nueva cuenta, son los investigadores extranjeros quienes más se han adentrado en este campo. Hay una alta concentración de trabajos sobre la minería en tiempos de la dominación española, pero se detiene la investigación hacia mediados del siglo XIX. Ivonne Flores publicó hace ya casi tres décadas un texto iluminador sobre Cusihuiríachi pero ya no dijo más nada.³⁹ Nuevamente, Noé Palomares Peña parecía que seguiría una prometedora carrera como historiador de la minería chihuahuense, pero su trabajo quedó truncado; ahora es deseable poder rescatar una riqueza inimaginable del trabajo de archivo que realizó hace ya también 30 años.⁴⁰

Como puede observarse, la aridez del territorio chihuahuense es el espejo en el que se refleja la investigación regional en economía y actividades empresariales durante uno de los periodos de mayor producción innovadora en la sociedad chihuahuense. Cada vez se explica más el régimen de Porfirio Díaz como una época de modernización, de acceso de la economía mexicana a los circuitos mundiales del mercado. Pero cada vez menos se entiende el papel de la economía chihuahuense en este proceso debido al poco avance en la investigación. Este trabajo pretende dar la voz de alerta y abrir de nueva cuenta el interés en la materia.

Para llevar a cabo esta investigación, se han tomado en cuenta las tendencias que en cuanto a la reconstrucción del periodo histórico en cuestión se han desarrollado en el ámbito nacional y en el regional del norte mexicano. Las fuentes de información y reflexión son muy variadas, pero se ha dado especial énfasis a las escasas fuentes estadísticas que se tienen a la mano. El Archivo General de Notarías del Estado de Chihuahua ha sido primordial para tal efecto. Así lo han sido también los periódicos y revistas de la época.

³⁸ Sofia Pérez Martínez, Federico J. Mancera Valencia, Ignacio Guerrero, David Lauer y Libertad Villarreal. *Chihuahua: ganadería y cultura del septentrión*. Chihuahua, Gobierno del Estado - Secretaría de Educación, Cultura y Deporte - Instituto Chihuahuense de la Cultura - Unión Ganadera Regional de Chihuahua, 2013.

³⁹ Ivonne Flores H., *Cusihuiríachi: minería e historia regional*. Ciudad Juárez, UACJ, 1992.

⁴⁰ Noé Palomares Peña, "Minería y metalurgia chihuahuenses: Batopilas y Santa Eulalia entre 1880 y 1920", en *Actas del Tercer Congreso Internacional de Historia Regional Comparada 1991*, UACJ, Ciudad Juárez, 1992, pp. 307-316.

En el primer capítulo del trabajo, se presentan datos y reflexiones acerca de la actividad mercantil en el estado de Chihuahua. Se describen las formas que tomaron las expresiones de esta actividad en un ambiente pacificado y con estrechas relaciones con los comerciantes allende la frontera internacional del norte. La resignificación de la actividad mercantil se vincula a la posibilidad de la utilización de los medios motorizados de locomoción, a la expansión geográfica de las mercancías en un proceso que bien podríamos calificar como de mundialización.

Enseguida, en el capítulo segundo, se pone énfasis al primer intento de industrialización amplia que tiene verificativo dentro del territorio estatal. También, bajo la influencia de la expansión de las economías estadounidense, europeas y asiáticas, la posibilidad de insertarse en estos ambientes fue aprovechada por los inversionistas que arriesgaron su capital en la región y época estudiados.

Las esperanzas puestas en las posibilidades generadas por la existencia y funcionamiento de las vías ferroviarias son tratados en el tercer capítulo del trabajo. Los inversionistas locales, ligados a los representantes del capital extranjero, dirigen de manera más o menos lógica el trazado de rutas y conexiones con otras, con lo cual se abrió la posibilidad de lograr un eslabonamiento horizontal de las diferentes actividades económicas.

Por último, en el capítulo cuatro se pone de manifiesto lo que quizá simboliza el arraigo más sólido a una sociedad moderna: el establecimiento y desarrollo de instituciones bancarias de emisión fiduciaria, las primeras del país con ámbito local y, al mismo tiempo, la integración de un sistema bancario que si bien es de límites locales, mantuvo nodos de conectividad con otras instituciones de crédito que, a la larga, permitieron la creación de sistemas bancarios (ya no solamente bancos individuales) tanto en el país como en otras realidades económicas. La experiencia del banquero de Chihuahua por antonomasia, don Enrique C. Creel, fue ejemplo y modelo a seguir no solamente en el México posrevolucionario, sino en ámbitos como el estadounidense y el sudamericano.

Capítulo I. Los ámbitos del comercio en el estado de Chihuahua

El comercio fue una de las actividades de crecimiento constante a lo largo del siglo XIX en el estado de Chihuahua. Invertir en este sector de la economía brindaba mayor seguridad al capital y ante la necesidad permanente de abasto a una sociedad escasa de productos distintos a los agropecuarios, mermada por los conflictos internacionales, las pugnas regionales y las incursiones de los llamados bárbaros. Dicho crecimiento fue más notorio sobre todo a partir del establecimiento de mejores condiciones de desarrollo, al constituirse un régimen local más o menos estable y la decisión de *aplstar* cuanto antes, con o sin ayuda de los poderes federales, la *plaga* que representaban las bandas de guerreros apaches y comanches que rondaban por gran parte de la entidad.

Por otra parte, la ciudad de Chihuahua tradicionalmente fue un importante centro de distribución de mercancías entre los centros políticos y económicos del país y el Nuevo México, papel que siguió jugando aun después de la anexión de territorios norteros por parte de Estados Unidos con la firma de los Tratados de Guadalupe Hidalgo en 1848. La capital del estado se convirtió en paso obligado para viajeros, ganado y mercancías rumbo al centro y oriente de Texas (San Antonio en particular), zona de mayor actividad económica y concentración demográfica que el occidente de ese estado, y el de Nuevo México, habituales socios comerciales de los habitantes de la entidad.

A partir de 1880 las actividades comerciales en Chihuahua marcan una nueva dinámica, sobre todo influida por los triunfos de las fuerzas estatales sobre los apaches provenientes de Arizona, Texas y Nuevo México, y por el inicio en Estados Unidos de la construcción de líneas férreas que comunicaron hacia el este y el oeste a la ciudad de El Paso. En México se construye el Central Mexicano, entre la capital del estado y la de la república, atravesando de norte a sur el territorio chihuahuense.

Fases de la actividad comercial entre 1880 y 1920

El comercio chihuahuense de la época porfiriana puede dividirse en varias fases de desarrollo, tomando en cuenta los momentos económicos y políticos que vivió la entidad durante el periodo:

- a. Reacomodo de posiciones dentro de las jerarquías del gremio.
- b. Consolidación de la nueva esfera de grandes comerciantes.
- c. Surgimiento y desaparición de los comerciantes de la zona libre.
- d. Ascenso de pequeños comerciantes.
- e. Sustitución de líderes mercantiles.

Las cinco fases referidas más o menos son sucesivas en el tiempo, aunque en ocasiones se encuentran superpuestas y no necesariamente están sincronizadas dentro de todo el espacio del estado de Chihuahua. La explicación de cada una de ellas se encuentra a continuación.

Reacomodo de posiciones

Entre 1875 y 1885 arribó a Chihuahua gente con fuertes sumas de capital que invirtió en grandes empresas mercantiles, desplazando a los antiguos comerciantes locales. Se caracterizó por su mayor agresividad mercantil, en comparación con sus colegas que durante décadas habían dominado esta área: la familia del gobernador Ángel Trías, los *papigochis* Celso González y Manuel de Herrera, los hermanos González Treviño, los hermanos Tomás y Agustín Cordero Zuza y Félix Francisco Maceyra, por mencionar a algunos de los que se habían concentrado en la ciudad capital del estado; fueron importantes líderes locales que optaron por iniciar o reanudar actividades comerciales en lugares con mayor protección contra la depredación de los grupos de indios apaches y con posibilidades de promover y aprovechar una circulación mucho más amplia del capital.

Paulatinamente éstos fueron sustituidos por personajes con inversiones muy distintas. Mientras los viejos se dedicaron a comprar haciendas, deslindar terrenos baldíos y pelear por sostener sus privilegios políticos -que a final de cuentas muchos de ellos perdieron-, los advenedizos se ocuparon de agrandar sus tiendas, buscar nuevos proveedores, introducir tecnologías modernas, apoyar el establecimiento de comercios pequeños en zonas rurales o recién abiertas a la explotación de recursos forestales o minerales, promover la construcción de ferrocarriles y de una infraestructura urbana, reactivar los cultivos comerciales y crear aparatos financieros que brindaran un mayor apoyo a las actividades económicas en general, sobre todo las propias.

Con el paso del tiempo esta clase emergente de comerciantes jugó políticamente a favor del grupo encabezado por Luis Terrazas y después por su yerno Enrique Creel, lo cual le acarrió grandes beneficios como concesiones industriales, comerciales y financieras, apoyadas por diferentes legislaturas locales, así como por su asociación en varios negocios con los líderes de la política y economía local: José María Sánchez, Emilio Ketelsen, Juan Terrazas, Inocente Ochoa, Federico Stallforth, Simón y Marcos Russek, Federico Sisniega, entre otros.

Consolidación de nuevos comerciantes

Entre 1885 y 1900 se manifestó un predominio de los grupos mercantiles extranjeros, sobre todo alemanes y norteamericanos. Su afianzamiento se logró gracias a que aprovecharon las ventajas

que ofrecían el ferrocarril y el telégrafo, que ellos habían promovido, con lo cual se pudo ampliar la oferta de bienes y servicios a todo el conjunto de la población rural y urbana.

A Chihuahua llegaban comerciantes y capitales provenientes de otras partes del país y del extranjero ante la expectativa creada por el Ferrocarril Central Mexicano. Los factores manifestados en esta segunda fase permitieron el surgimiento de un nuevo concepto acerca de lo que debía ser el comerciante, que pasaba de simple tendero para convertirse en promotor del desarrollo bancario, mercantil, industrial y de los transportes de la región, no sólo al aportar ideas, sino reciclando su capital en estas actividades e introduciendo tecnología moderna tanto para la vida cotidiana como para las labores productivas, siempre aprovechando las ventajas del ferrocarril.

El comercio apoyó con su inversión a otras esferas económicas, retomó bajo otra perspectiva la tradicional tarea especulativa de los anteriores mercaderes, ahora dirigida hacia los terrenos nacionales, los baldíos urbanos, minas y propiedades raíces en general. El nuevo tipo de comerciante invitó a inversionistas extranjeros a trabajar en ramas donde se necesitaban grandes dosis de capital, pero evitando de manera permanente perder el control de las áreas donde se había plantado.

La consolidación de esta capa de comerciantes tanto en su actividad propiamente dicha, dentro del espectro económico de la entidad y gran parte de la región norte, así como en la esfera de la toma de decisiones políticas en Chihuahua, se logró sin que estos personajes se preocuparan demasiado por la diferencia -si es que llegara a existir- entre los proyectos económicos apoyados por el régimen federal desde la ciudad de México y los de las clases dominantes en el nivel local.

Por último, pero no menos importante, el desarrollo de los proyectos de inversión en todas las actividades económicas estimuló en gran medida el nacimiento de un mercado regional que pronto se ligó a otras áreas del país y se internacionalizó, promoviendo un intercambio de productos elaborados y de materias primas entre zonas con diferentes niveles de integración comercial. Así, se desencadenó en Chihuahua una reacción catalizadora de la economía en general: la reinversión de capitales primordialmente mercantiles en otros sectores sirvió para acelerar la importación de nuevos capitales, reforzar las mismas actividades y abrir nuevos campos de acción. Entre 1880 y 1900 el estado de Chihuahua atrajo con éxito capitales locales, nacionales y extranjeros.

Los comerciantes de la zona libre

De 1885 a 1895 se presencié una fuerte inmigración de judíos europeos, principalmente, que permitió un austero crecimiento de Paso del Norte-Ciudad Juárez, llegados a la región debido a

las facilidades fiscales otorgadas por el decreto que establecía la zona libre (1885), emitido por el régimen de Porfirio Díaz para toda la franja fronteriza norte del país. La nueva legislación trataba de impulsar la actividad mercantil en la frontera chihuahuense -al igual que en otros estados de la república-, con la que las posibilidades de abasto a las poblaciones norteadas se ampliaron de manera considerable. Al mismo tiempo que permitió el desarrollo de una competencia mercantil que llegó a poner a Chihuahua en una época de bonanza económica nunca vivida, más que nada por la posibilidad de abastecer el mercado mexicano vía el intermediarismo legal e ilegal -que aprovechaba los huecos legislativos, así como la debilidad secular de las autoridades fiscales mexicanas-.⁴¹

Estos comerciantes se retiraron por las limitantes impuestas en 1895 a la zona libre, lo que provocó profundas transformaciones en la vida fronteriza: un brusco descenso demográfico, el giro de actividades hacia una especialización en oferta de servicios a visitantes extranjeros, caracterizando a la ciudad fronteriza, a partir de entonces, como “un gran centro de perdición”, donde predominaron casas de juego y prostitución, cantinas, restaurantes, hoteles, que ya existían, por cierto.

Ascenso de pequeños comerciantes

La actividad mercantil del estado de Chihuahua nunca fue monopolizada por los grandes comerciantes, establecidos siempre en el centro de las grandes ciudades y fundos mineros. En las zonas urbanas periféricas, semiurbanas y rurales, el comercio estaba dominado por pequeños inversionistas que abastecían de bienes de primera necesidad a la población de esos lugares.

Entre 1905 y 1914 aparecieron en los planos secundarios de la escena mercantil comerciantes libaneses, chinos y japoneses, acompañados de algunos rancheros, muchas veces herederos de la vieja oligarquía chihuahuense que se vio desbancada en lo político y lo económico por el régimen del grupo Terrazas-Creel. En un principio habían sido abastecidos por los grandes comerciantes, en ocasiones fungieron como agentes de éstas, y posteriormente, lograron cierta independencia al establecer contactos en Texas, Nuevo México, La Laguna, la ciudad de México y la costa del Pacífico. Las distintas bonanzas económicas, las corrientes de inmigrantes y la ampliación de las manchas urbanas permitieron que estos comerciantes a baja escala lograran consolidarse, pero sin llegar a representar una seria competencia para quienes dominaban la actividad.

⁴¹ Para una mejor comprensión del fenómeno de la zona libre en la frontera chihuahuense véase Martín González de la Vara, *Región, frontera y capitales. Inversiones, política fronteriza y cambio socioeconómico en la región binacional de El Paso – Ciudad Juárez, 1846 – 1911*. Zamora, El Colegio de Michoacán – El Colegio de Chihuahua – El Colegio de la Frontera Norte – Universidad Autónoma de Ciudad Juárez, 2017, pp. 131 y ss.

Los anuarios estadísticos publicados por el gobierno del estado a partir de 1904 dan muestra de la gran cantidad de negocios establecidos en el estado de Chihuahua, la mayoría de los cuales representaban a este grupo de pequeños empresarios que lograban asentarse con su comercio a la sombra de las grandes casas mercantiles. Tales fuentes informativas parecen diluir las diferencias entre los pequeños comerciantes, los artesanos y los prestadores de algún tipo de servicio, con lo que se dificulta la caracterización de cada una de estas categorías de actividad.

Nuevos líderes mercantiles

Debido al movimiento armado iniciado en 1910, la mayoría de las casas mercantiles del porfiriato desaparecieron durante el curso de los acontecimientos revolucionarios, ya sea por la emigración de los dueños o quiebras de las sociedades a causa de préstamos forzosos y saqueos de las tropas. Mas la actividad comercial no desapareció, sino se adaptó al ritmo de la guerra y aprendió a convivir con las distintas facciones, lo que les permitiría a comerciantes anteriormente marginales o fuera de la esfera del poder, consolidarse después del restablecimiento de la paz. Hacia fines de la guerra (1917-1920) la actividad era dominada por pequeños y medianos comerciantes sirio-libaneses, chinos, japoneses, algunos españoles y cientos de nacionales que de alguna manera lograron una posición dentro del sector, gracias a las relaciones establecidas con varias fuerzas armadas y haberse aprovechado de todas las oportunidades surgidas por la lucha.

Un acercamiento a la realidad comercial del estado de Chihuahua

La oportunidad de que el estado de Chihuahua apareciera en el mapa de la economía capitalista mundial se abrió hasta el último cuarto del siglo XIX. Mientras el sistema ya acusaba signos de cansancio por medio de recurrentes crisis de producción, de abasto, por guerras comerciales o por escandalosas caídas de los sistemas bancarios o quiebra de fraudulentas sociedades de inversión, en Chihuahua se gestaban apenas las condiciones para formar parte de esa nueva y fascinante realidad productiva. Poco a poco se fueron estableciendo normativas que permitían la apertura de las regiones mexicanas para construir el tan anhelado mercado interno. Las políticas fiscales se afinaban lentamente, pero con paso seguro. El escenario social se clarificaba con el asentamiento del régimen liberal, la eliminación de los peligros que representaban las incursiones de los indios llamados bárbaros, se abrían las fronteras a nuevos productos y a la inmigración extranjera, se consolidaba una sociedad cuyo funcionamiento se apegaba a la ley, aunque se impusiera por la fuerza. Es la época en la que, por fin, algunos mexicanos pensaban que se estaba a punto de alcanzar el sueño de estar a la par de lo que se venía construyendo en Europa y los Estados Unidos. Es en este contexto que se hacían claras las expectativas para el

crecimiento de la actividad comercial en el estado del extremo norte mexicano. A continuación, se presenta una caracterización de la función mercantil durante ese último cuarto del XIX y la primera década del siglo XX.

Los comerciantes extranjeros

A mediados del siglo XIX, después de finalizada la guerra en la que México perdió más de la mitad de su territorio, procedentes de los Estados Unidos llegaron a Chihuahua varios inmigrantes en busca de fortuna. Los motivos para escoger las tierras norteñas mexicanas y establecer su negocio, después de haber pasado por *el país de las oportunidades*, son aún desconocidos, pero lo cierto es que la mayoría de los inversionistas foráneos que hicieron su vida en Chihuahua estuvieron algún tiempo en la Unión Americana y después llegaron a la entidad.

Estos comerciantes no lograban la estabilidad requerida para que sus negocios mantuvieran un ritmo constante de crecimiento, debido a los continuos altibajos de la economía regional por las discordias nacionales y regionales que se materializaron en la Guerra de Reforma (1857-1860) y en la lucha contra la intervención francesa y el imperio (1862-1867), la falta de un estado nacional fuerte o con el consenso de la mayoría, la violenta presión de los apaches, la incapacidad de los gobiernos federales para atender los asuntos de los estados del norte y las desmesuradas cargas fiscales para sostener a los gobiernos tambaleantes. La situación se reflejaba en la falta de clientes con metálico y en los múltiples frenos para abastecerse y vender sus mercancías, pero las condiciones se fueron transformando de manera favorable para ellos a partir de 1880.

Francisco (Frank) Macmanus en Chihuahua y Santa Eulalia, Marcos y Simón Russek en Huejuquilla, Emilio Ketelsen y Enrique Müller en Chihuahua, son ejemplos de comerciantes que llegaron al estado en busca de fortuna, y después de muchos años, en la década de los ochenta, lograron consolidarse para formar parte del grupo promotor del desarrollo económico observado a fines de ese siglo y principios del siguiente.

Al preverse una mejoría en la situación del país y del estado, estos comerciantes fueron más agresivos: la familia Macmanus⁴² se convirtió en la tenedora de la primera concesión oficial para emitir papel moneda a través de su recién creado Banco de Santa Eulalia en 1875,⁴³ así

⁴² Francisco (Frank) Macmanus era uno de los principales introductores de mercancía a Chihuahua desde los centros mercantiles de Missouri en la década de 1840. Durante la invasión norteamericana al estado, en 1848, prefirió mantenerse en la ciudad que seguir al ejército de Doniphan hacia Monterrey. Thomas Macmanus (hijo del anterior) era alemán nacionalizado norteamericano y sus hijos considerados como mexicanos, sobre todo al participar en la política, lo mismo sucedió con su socio Enrique (Henry) Müller.

⁴³ Cfr. Carlos González H., Noe Palomares y Ricardo León, "Reflexiones en torno a la modernización porfiriana

como tuvo una amplia participación en el negocio de deslinde y adjudicación de los terrenos nacionales.⁴⁴ Los hermanos Simón y Marcos Russek, judíos polacos llegados a la zona de Huejuquilla en la década de 1870, empezaron a invertir en tierras para la agricultura, financiaron la producción algodonera de la región sur del estado y supieron aprovechar la construcción del Ferrocarril Central Mexicano -operaron compras y ventas de terrenos para la compañía, se hicieron de tierras para la agricultura y lograron un abasto variado y oportuno para sus establecimientos mercantiles-. Luego emprendieron negocios financieros como agentes de los bancos Minero y Nacional de México, para posteriormente establecer su propia negociación bancaria. Ésta sobrevivió a la revolución⁴⁵ y fue controlada entonces por los herederos.

Emilio Ketelsen⁴⁶ logró asociarse con ricos comerciantes de Hamburgo y ya en 1880 era proveedor de armas para las fuerzas que combatían a los apaches en Chihuahua. Su giro mercantil se amplió después para aparecer como socio de bancos, fábricas textiles, compañías de colonización, empresas de transporte y urbanización en el norte y centro del Estado. Al mismo tiempo sus lazos comerciales se extendieron a una vasta zona que incluyó San Antonio (Texas), El Paso, Chihuahua, Casas Grandes, Juárez, Cusihuiríachi y Ciudad Guerrero.⁴⁷

El modelo ejemplificado por Macmanus, Russek y Ketelsen se generalizó en todo el estado y resultó una especie de imán que atrajo a otros inversionistas foráneos para la consolidación del proyecto de una nueva sociedad chihuahuense.

Concentración de líderes en la capital

Debido a las condiciones de inseguridad y a las escasas fuentes de empleo que permitieran cierto poder de compra a la mayoría de la población, gran cantidad de líderes locales se refugiaron en

en Chihuahua” en *Actas del Primer Congreso de Historia Regional Comparada 1989*, Universidad Autónoma de Ciudad Juárez, Ciudad Juárez, 1990, pp. 264-265.

⁴⁴ Ver el Apéndice A de Robert H. Holden, *Mexico and the survey of public lands; the management of modernization, 1876-1911*. DeKalb, Northern Illinois University Press, 1994.

⁴⁵ AGNCH, protocolos del Juzgado de Primera Instancia de Jiménez, 1880-1888, y del licenciado Alejandro del Avellano, 17 de marzo de 1883.

⁴⁶ Judío alemán nacido en Hamburgo y nacionalizado norteamericano, detuvo su itinerario en Chihuahua en 1865 cuando se casó con una hija de Enrique Müller y Francisca Acosta (Laura M. A.) y se asoció con otro judío alemán, Benjamin Degetau, residente en El Paso. Al considerar asegurado su porvenir, Degetau regresó a Hamburgo a vivir de las ganancias de sus negocios en Chihuahua y Texas. A partir de 1887 Ketelsen fungió como cónsul alemán en la capital del estado. “Informe confidencial de Lauro Carrillo, jefe político de Iturbide, Chihuahua, al secretario de Relaciones Exteriores”, 30 de agosto de 1887, AHSRE, 42-6-155.

⁴⁷ *POCH*, 11 de marzo de 1880; *EPDT*, 12 de junio de 1893; *CHE*, 17 de agosto de 1895 y 2 de noviembre de 1907; *Revista de Chihuahua*, año 2, núm. 2, Chihuahua, marzo de 1896, pp. 62-64; *ECC*, 21 de enero de 1899; AGNCH, protocolo del licenciado Fernando Vergara, 4 de marzo de 1903 y del licenciado Felipe Seijas, 6 de enero de 1910. Para una mayor semblanza de la casa Ketelsen y Degetau, véase Ricardo León, “Comerciantes extranjeros en Chihuahua: la casa Kettelsen y Degetau” en *Chamizal*, núm. 10, junio 1991, Ciudad Juárez, pp. 78-86.

la capital del estado donde emprendieron nuevamente sus actividades económicas. En este caso tenemos a Manuel de Herrera, Celso González y Jesús José Salazar.⁴⁸ En 1869 abandonaron sus lugares de origen para radicar en la capital, donde se encontraron con un par de batopilenses, José Valenzuela⁴⁹ y Austacio Vega, a quienes invitaron a participar en la nueva negociación mercantil González, Herrera, Salazar y Compañía,⁵⁰ sobreviviente hasta 1880. A partir de esta asociación económica, estos empresarios *papigochis* lograron otras alianzas con personas de mayor tradición en la ciudad, como Ramón Luján, Félix Francisco Maceyra, Lauro Carrillo y las familias Macmanus y Müller, así como con inversionistas con sede en la región de La Laguna y Monterrey de la talla de los hermanos González Treviño, José María Sánchez,⁵¹ John F. Brittingham y Felipe y Lorenzo Arellano.

También, durante algún tiempo los jefes de la economía local de antiguos pueblos mineros se concentraron en la capital por la baja escala de inversiones para la extracción y beneficio de metales en sus zonas de origen. Por ejemplo, están los hermanos Becerra, propietarios de ricas zonas de Urique y Batopilas; y los hermanos Rascón de Uruachi. A diferencia de los mencionados antes, estas familias barranqueñas optaron por una alianza con Enrique C. Creel y su suegro Luis Terrazas, por lo que pronto se beneficiaron al permitir la entrada de capitales extranjeros a sus áreas de influencia, así como por haber aprendido a especular con las propiedades mineras. Gracias a esto último, obtuvieron ganancias enormes que les posibilitaron

⁴⁸ Comerciante del mineral de Cusihuiríachi donde manejaba la principal casa mercantil del lugar hasta su muerte en 1888. Tuvo diversos intereses en las propiedades mineras de la zona y su poder decayó junto con el de sus socios González y Herrera, debido al relevo por nuevos empresarios (véanse los libros de protocolos pertenecientes a los juzgados de Guerrero y Cusihuiríachi entre 1880 y 1898 en el AGNCH). En este caso el poder económico del clan Creel-Terrazas jugó un papel esencial en la caída de Salazar al embargarle, poco antes de su muerte, por medio del Banco Minero sus haciendas de Ojos Azules, Milpillas, Huizochi y Los Llanos de San Juan Bautista, en los actuales municipios de Carichí y Cusihuiríachi, Archivo de la Secretaría de la Reforma Agraria, varios expedientes, citado por Ivonne Flores H., *Cusihuiríachi: minería e historia regional*, UACJ, Ciudad Juárez, 1992, pp. 33-70.

⁴⁹ Heredero de una importante fortuna minera junto con su hermano, el poeta protegido de Porfirio Díaz, Jesús E. Valenzuela, José se dedicó a representar los intereses económicos de la familia en el estado, principalmente los de la compañía deslindadora dirigida por Jesús y otras del mismo tipo. Empezó varios negocios comerciales e industriales con los principales grupos económicos de Chihuahua, además de ser diputado ante la legislatura local en diversas ocasiones. Ambos hermanos fueron concesionarios de una compañía deslindadora dentro de la cual, entre otros, participaron Celso González y Manuel de Herrera (Holden, *Op. Cit.*, pp. 156 y ss.).

⁵⁰ El antecedente de ésta fue la casa comercial Herrera y González fundada en 1869 en Ciudad Guerrero. Ambos emparentaron desde sus tiempos en la sierra, ocuparon puestos en la administración pública del estado y en las legislaturas local y federal. Jugaron un papel protagónico tanto para la destitución de Ángel Trías hijo como gobernador en 1879, como en la oposición política contra el poder de Luis Terrazas, a quien ellos entronizaron en la gubernatura estatal a partir del triunfo del Plan de Ciudad Guerrero, AGNCH, protocolo del licenciado Luis G. Irigoyen, 17 de noviembre de 1869; *POCH*, 14 de junio de 1880; véase también “Grupos de poder en Chihuahua”, anexo a Carlos González, Noe Palomares y Ricardo León, *Op. Cit.*, pp. 268-269.

⁵¹ Por cierto, agente y representante de la Casa González Treviño Hermanos en la ciudad de Chihuahua.

prebendas dentro de la política estatal y mucha influencia en las decisiones económicas del Chihuahua porfiriano.⁵²

Ambos tipos de comerciantes locales mostraban ideas distintas, quizás opuestas en cuanto a la actividad que realizaban. Mientras que los primeros -Salazar, Herrera, etcétera- no pudieron o no supieron aprovechar las oportunidades que se fueron creando con la expansión de los mercados y la apertura de modernas vías de comunicación, además de haber jugado dentro del bando políticamente perdedor, con lo que lograron su desaparición temporal de los escenarios político y económico chihuahuenses; los segundos -Becerra, Rascón- supieron llevar el nuevo tren de vida, relacionándose con los ganadores y con los inversionistas extranjeros que pretendían enormes beneficios por arriesgar sus capitales en tierras de Chihuahua. Comerciantes del tipo de González y Herrera sufrieron la pérdida de sus posiciones políticas, incluso económicas, al fallecer las cabezas de sus respectivos clanes, Celso González, Manuel de Herrera y Jesús José Salazar; en cambio, en el caso de los Becerra y Rascón, el relevo generacional no implicó fuertes sacudidas a su anterior estatus.⁵³

Un tanto diferentes a ellos encontramos a otra clase de personas, como los dueños de la casa J. González Treviño Hermanos,⁵⁴ asentados en La Laguna y con ramificaciones hasta Monterrey y gran parte del estado de Chihuahua. Hacia mediados de la década de 1870 estos inversionistas ampliaron sus intereses al centro y oriente de la entidad, comprando haciendas y ranchos para redondear su emporio algodonerero. Al mismo tiempo establecieron una sucursal de su casa comercial en la capital del estado, desde donde dirigieron el desarrollo de sus negocios. A principios de la década de 1880 ya se habían asociado con empresarios chihuahuenses como Ramón R. Luján y Félix Francisco Maceyra, con quienes compartieron sus intereses agrícolas.⁵⁵ Tiempo después desaparecieron del escenario chihuahuense, para continuar ellos mismos, sus parientes contemporáneos y descendientes, con los negocios en la Comarca Lagunera y Monterrey.

Habiéndose reafirmado la ciudad de Chihuahua como corazón político y económico del estado, además de localizarse en el centro geográfico de la entidad, la mayoría de los comerciantes que pretendían estar a la cabeza del sector se establecieron en ella, tanto para tener mejores márgenes de movilidad como para estar informados de las decisiones gubernamentales e influir en ellas.

⁵² Carlos González, Noé Palomares y Ricardo León, *op. cit.*

⁵³ *Ibid.*

⁵⁴ Para una mayor información sobre esta casa y sus propietarios, Mario Cerutti remite a los trabajos de Manuel Plana; cfr. "El préstamo prebancario en el noreste de México" en L. Ludlow y C. Marichal (eds.), *Banca y poder en México, (1800-1825)* Grijalbo, México, 1885.

⁵⁵ AGNCH, protocolos del licenciado Aristeo de la Vega, 10 y 11 de mayo de 1881. En el segundo se establece la constitución por siete años de J. González Treviño Hermanos y Compañía, en la que los empresarios laguneros representaban el 50, Luján el 40 y Maceyra el 10%, después de que los primeros habían vendido a estos socios chihuahuenses la mitad de todas sus propiedades en los estados de Coahuila y Durango por 340 mil pesos.

Resulta evidente que en la capital los comerciantes de más agallas y malicia fueron desplazando a quienes habían sido por muchos años los líderes de esta actividad. Chihuahua resultó ser el reflejo de un proceso que se llevaba a cabo en todo el estado. Los comerciantes que manejaban mayores volúmenes de mercancías, que siempre innovaron sus existencias y formas de actuar, fueron principalmente extranjeros.

Los que llegaron en el tren

El año 1880 fue el de la esperanza para mucha gente de la frontera. Se anunciaba la llegada de cientos de trabajadores para la construcción de líneas de ferrocarril que cruzarían El Paso para alcanzar las costas de los Estados Unidos por varios rumbos, razón por demás fantástica para los habitantes de Paso del Norte y Chihuahua. De súbito hubo quien se hiciera cargo de los abandonados a su suerte por tanto tiempo. La idea de los trenes texanos venía a redondear añejos proyectos para comunicar por medio de una vía rápida al territorio chihuahuense hacia donde fuera: México, Texas, el Pacífico, el Atlántico o, por lo menos, a La Laguna. Las noticias provenientes del norte eran ya una realidad, habían dejado de ser meras intenciones.

Gente de la más alta alcurnia dentro de la sociedad chihuahuense había planeado un ferrocarril entre Paso del Norte y la capital de la república durante el primer periodo de gobierno de Porfirio Díaz, pero era una empresa fuera del alcance económico de estas personas o simplemente tenían acceso a información privilegiada y se adelantaron para especular con las autorizaciones federales. Las concesiones se fueron ampliando hasta que por fin fueron adquiridas por capitalistas norteamericanos e ingleses y empezaron a difundir el proyecto del Ferrocarril Central Mexicano en 1880. El solo anuncio fue una inyección de energía que contrarrestó la falta de interés por invertir en Chihuahua.⁵⁶

Una vez conocido el plan de la obra ferrocarrilera y en conjunción con la política de deslinde de terrenos baldíos,⁵⁷ la tierra -rural y urbana- subió de precio. Los especuladores, mejor informados y con los medios económicos a su alcance, habían comprado grandes extensiones en las ciudades aun antes del anuncio oficial. Ya en marcha el tendido de la vía, surgieron establecimientos mercantiles nuevos por todas partes, desde Jiménez y Santa Rosalía hasta la villa de Paso del Norte.⁵⁸

⁵⁶ *POCH*, 11 de septiembre de 1880, 20 de enero, 6 de mayo y 9 de junio de 1883, 19 de abril, 4 y 11 de octubre de 1884. Las concesiones federales a empresarios chihuahuenses fueron cedidas a la Compañía Limitada del Ferrocarril Central Mexicano y a la del Ferrocarril Kansas City, México y Oriente.

⁵⁷ Ver Holden, *op. cit.*

⁵⁸ No es difícil imaginar también el incremento de pequeños comerciantes ambulantes, *fayuqueros* o *chachareros*, que tenían la posibilidad de movilizarse de un lado a otro con relativa facilidad por medio del ferrocarril y también, gracias a este medio de transporte, les era menos complicado abastecerse de su mercancía en diferentes partes del

En Chihuahua, por ejemplo, la empresa Ketelsen y Degetau abrió en 1884 un establecimiento mucho más grande que el que poseía con anterioridad,⁵⁹ José María Sánchez hizo lo propio, los alemanes de la casa Krakauer, Zork y Moye⁶⁰ inauguraron una sucursal de su tienda de El Paso, con agencias en diversos puntos de la entidad; a Santa Rosalía arribaron los italianos José, Enrique y Vicente Visconti y Santiago Stoppelli, que compitieron primero con los antiguos comerciantes de la región (Valles, Baca, Cordero) para luego aliarse con ellos por la vía del parentesco.⁶¹

El tren significó para la actividad mercantil varias ventajas: una forma rápida y barata de obtener mercancías de cualquier parte del mundo, la posibilidad de abastecer a otras poblaciones del estado y fuera de él, el arribo de obreros y empleados (temporales y permanentes) de las compañías ferroviarias convertidos en potenciales clientes con salarios que garantizaban un poder de compra constante, además de ser condición necesaria para el establecimiento de nuevas inversiones productivas, que a la vez generarían empleos y derramas económicas para la región. La suma de estos factores resultaba un atractivo para la creación de nuevas empresas mercantiles y ampliación de las actividades ya existentes.

El incremento demográfico por la inmigración y la apertura de nuevos campos en la inversión para el desarrollo de las actividades económicas motivó la necesidad de dotar de terrenos urbanos a mucha gente recién llegada. Los comerciantes consolidados en el ramo vieron una nueva oportunidad de hacer negocio. Para ello promovieron la redacción de una ley que permitía a los municipios incrementar sus ingresos a partir de la venta de terrenos de los fundos legales de las ciudades. Entre 1896 y 1910 se observa la primera gran oleada de especuladores de la tierra que la fraccionan y la ofrecen ya como incipientes modelos de vivienda en los suburbios para la clase acomodada o la simple lotificación cercana a los nuevos centros de trabajo y ejes de comunicación.⁶²

recorrido.

⁵⁹ *LSEP*, 30 de enero de 1884.

⁶⁰ Máximo y Adolfo Krakauer y Gustavo Zork, judíos alemanes nacionalizados norteamericanos, iniciaron actividades comerciales en El Paso, San Antonio y Deming, entre 1865 y 1875. Hacia 1888 se asociaron con Eduardo Moye, descendiente también de judíos alemanes llegados a Chihuahua a mediados del siglo, para establecer una tienda en la capital del estado, especializada en maquinaria y herramientas. Los beneficios por el establecimiento de la zona de libre comercio en la frontera fueron capitalizados a su favor a través de sus locales en Paso del Norte y El Paso.

⁶¹ Santiago Stoppelli llegó a México aproximadamente en 1873 y adquirió el 25% de las acciones de la fábrica textil Santa Rosalía; Vicente Sarli se casó en segundas nupcias con Valentina Arellano, hija del comerciante camarguense José María Arellano (su primer matrimonio había sido con Ema Stoppelli); José Visconti se casó con Maximina Valles; Enrique Visconti (hijo de José y Maximina) contrajo nupcias con María Jesús Picazo; Felicitas V. con Francisco A. Montes; Vicente V. con Carmen Cordero. AGNCH, protocolos del Juzgado Menor de Camargo y del licenciado Lino Revilla, 1880, 1888, 1893.

⁶² Los protocolos notariales del periodo, así como los movimientos asentados en el Registro Público de la Propiedad dan cuenta de ello. En la ciudad de Chihuahua son recurrentes las acciones de compra y venta de propiedad urbana de todos los miembros del sector mercantil, en tanto que, en el caso de Ciudad Juárez, Inocente

El nuevo tipo de comerciante

Para esta década, 1880, surgió otra concepción sobre el comercio. Los adelantos tecnológicos en el transporte, la fluidez en las comunicaciones, las oportunidades de adquirir mercancías de cualquier parte del mundo por un público que, aunque con modestia, aumentaba su poder de adquisitivo, la generalización del trabajo asalariado que posibilita lo anterior, así como una mayor influencia de los comerciantes sobre las decisiones para la política fiscal y económica en general, ayudaron a desarrollar la actividad de acuerdo a nuevos patrones. Esto permitió que en Chihuahua se operaran transformaciones radicales que influirían en el conjunto de la sociedad.

Muchos de los mercaderes permitieron que la competencia aumentara, apoyando el establecimiento de nuevas casas sin necesidad de que una sola abarcara regiones amplias de manera directa. En este sentido los promotores del desarrollo económico de Chihuahua se encargaron de que en cada pueblo, mineral o localidad donde hubiera derrama económica por la vía salarial, se ubicara una casa comercial para garantizar el abasto de su población, por pequeña que fuera; de esta manera, los inversionistas que llegaban a esos lugares podrían contar con la infraestructura de abasto para sus operarios. Al mismo tiempo era una forma de integrar pequeños negociantes de las localidades en crecimiento a un proceso económico en vías de modernización, dándoles juego dentro del reparto de la riqueza producida por la explotación de los recursos naturales de la región -ahora se les conoce como *startups*-. Por otra parte, este impulso al comercio local aseguraba obtener clientes mayoristas para sus establecimientos en Chihuahua, Ciudad Juárez o Parral. En una sociedad donde la escasez de moneda era permanente, estar ligado de algún modo a la producción de minerales, permitía obtener los medios metálicos suficientes para responder a las necesidades que planteaba el nuevo proceso económico que hoy llamamos globalizado.

Enrique C. Creel fue uno de esos promotores, participando siempre como socio capitalista de diversas casas comerciales. Se asoció, por ejemplo, con Carlos Pérez de Pinos Altos, Francisco y Mariano Larriva de Batopilas y Jesús Martínez de Chínipas, para fundar negocios mercantiles en esos lugares ante la llegada de poderosos capitalistas extranjeros para explotar las riquezas

Ochoa y Mariano Samaniego son los principales promotores de esta expansión urbana. Véase Guadalupe Santiago Quijada, *Propiedad de la tierra en Ciudad Juárez, 1888 a 1935*. México, El Colegio de la Frontera Norte – New Mexico State University – Universidad Autónoma de Ciudad Juárez – Ediciones Eón, 2002.

mineras.⁶³ Juan Terrazas,⁶⁴ prominente comerciante de la capital, cuñado de Creel e hijo del general Luis Terrazas, también se dedicó a este tipo de promociones. Era una forma de respeto a las jerarquías establecidas en los lugares donde se pretendía extender la influencia económica. Los tradicionales líderes locales se sentían de esta forma protegidos por quienes empezaban a descollar como los dirigentes de la vida chihuahuense y, al mismo tiempo, se inmiscuían en una lógica comercial nueva, donde a diario tendrían que enfrentarse a gente con dinero, realizar balances, pedidos de mercancías, estados de pérdidas y ganancias, etcétera, para seguir contando con el apoyo de sus promotores.

La nueva lógica mercantil, por lo tanto, incluía un *reparto* de los mercados locales, donde a mayor capacidad económica del comerciante más grande era su esfera de influencia (véase cuadro I.1). Esto se daba en dos niveles: el directo, a través de representantes o agentes exclusivos, que al mismo tiempo que vendedores o promotores del negocio y sus mercancías, trabajaban como cobradores, litigantes en casos de juicios, etcétera; y el indirecto, por medio de pequeños comercios financiados por las grandes casas de las ciudades. Con ambas formas había garantía para mantener la presencia en la región.

⁶³ AGNCH, protocolos del licenciado Antonio Sánchez Aldana, 4 de octubre, 5 y 12 de diciembre de 1887. En los dos primeros casos Creel era el socio capitalista, aportando tres mil pesos, mientras que la otra parte ponía su “trabajo y empeño”, con pérdidas y ganancias a partes iguales; en el tercer caso, los capitalistas eran Creel y la casa Becerra, Caballero y Cía. (los mismos Becerra a los que se hizo referencia anteriormente), con cinco mil pesos cada uno, mientras Martínez sería administrador y encargado del negocio, con distribución de pérdidas y ganancias a un tercio cada uno.

⁶⁴ *Idem*, 1 de junio de 1888; Terrazas aportaba cinco mil pesos para que Miguel Gutiérrez estableciera su negocio en Ciudad Guerrero, con reparto de utilidades y pérdidas al 50%.

Cuadro I.1. Principales comerciantes en Chihuahua, 1880-1914⁶⁵			
<i>Comerciante</i>	<i>Giro</i>	<i>Sede</i>	<i>Área de influencia</i>
Krakauer, Zork y Moye	Maquinaria, ferretería	El Paso	Chihuahua, Santa Eulalia, Cusihuiríachi, Ciudad Juárez
Ketelsen y Degetau	Maquinaria, semillas, abarrotes, ropa, licores	Chihuahua	Cusihuiríachi, Guerrero, Casas Grandes, Ciudad Juárez, Moctezuma (Son.)
Andrés Bünsow	Ropa, semillas, abarrotes	Ciudad Juárez	Miñaca, Camargo, Villa Ahumada, Casas Grandes, Temósachi
Russek Hermanos	Semillas, ropa, abarrotes, maquinaria, herramienta	Jiménez	Santa Bárbara, San Francisco del Oro, Rosario (Dgo.)
Félix Francisco Maceyra	Semillas, ropa, libros	Chihuahua	Cusihuiríachi, Guerrero, Aldama
José María Sánchez	Semillas, ropa, abarrotes, herramienta	Chihuahua	Guerrero
Hermanos Rascón	Semillas, ropa, abarrotes	Uruachi	Pinos Altos, Ocampo, Guazapares, Guerrero
Hermanos Becerra	Semillas, ropa, abarrotes	Batopilas, Urique	Chínipas, Guerrero, Parral
Juan Terrazas	Semillas, ropa, abarrotes, comisionista	Chihuahua	Aldama, Guerrero, Batopilas, Camargo
Stallforth y hermano	Semillas, ropa, abarrotes, maquinaria, herramienta	Parral	Minas Nuevas, Guadalupe y Calvo, Jiménez, Durango, Las Nieves (Dgo.)
Visconti, Sarli & Stoppelli	Semillas, ropa, abarrotes	Camargo	Rosales, Naica, Jiménez, La Cruz
Dale Hermanos	Abarrotes, semillas, madera, licores	Chihuahua	Cusihuiríachi, Aldama, Casas Grandes, Dolores
Melchor Valles	Abarrotes, ropa, semillas	Camargo	Rosales, La Cruz
Simón Picard y hermanos	Ropa, telas, semillas	Ciudad Juárez	El Paso, Chihuahua, Cusihuiríachi, Moctezuma (Son.)
Papin y Freudenthal	Abarrotes, artículos de lujo	Chihuahua	Ciudad Juárez, Cusihuiríachi

Cabe destacar que los comerciantes chihuahuenses de fines del siglo XIX jugaron un papel protagónico para la importación de tecnología moderna en las labores productivas. Ketelsen y Degetau, Krakauer, Zork y Moye, Eduardo Linss, Russek hermanos, F. Stallforth y hermano, Andrés Bünsow, así como Vicente Visconti y sus paisanos Sarli y Stoppelli, constantemente se

⁶⁵ Información obtenida del AGNCH, diversos libros de protocolos notariales.

anunciaban como proveedores de lo último en maquinaria agrícola, minera e industrial, importada de manera directa de Estados Unidos, Inglaterra, Alemania o Francia.

Uno de los puntos que favorecían más a los grandes comerciantes chihuahuenses era anunciarse y demostrar que eran importadores directos, es decir, que contaban con el poder suficiente como para hacer pedidos de mercancía a los productores en Estados Unidos y Europa. Lo anterior resultaba tan sencillo como enviar un cablegrama desde Chihuahua o Ciudad Juárez al centro de producción, o mandar a un representante. El nacional español Federico Sisniega y su socio y paisano Benito Martínez, viajaban a Europa para surtir su casa comercial en Chihuahua; Agustín Reese compraba directamente en Alemania la mercancía para las tiendas de sus patrones Ketelsen y Degetau; G. C. Harding y James Ott eran agentes de compras para las casas de Krakauer, Zork y Moye en Nuevo México y Texas, respectivamente.⁶⁶

Es conveniente destacar otras características de los grandes comerciantes del periodo estudiado, por ejemplo, su dinámica participación en otros aspectos de la economía regional y nacional. El capital comercial que en algunos casos tenía origen minero o ganadero, se diversificó hacia los negocios financieros, industriales, de transporte y de los servicios en general. Juan Terrazas, uno de los principales comisionistas de Chihuahua, Santa Eulalia y Aldama, participó con capital en los bancos chihuahuenses y de La Laguna, invirtió en una compañía de transportes en el río Balsas, en la Industrial Jabonera de La Laguna, en un enorme proyecto de transformación, junto con su cuñado Enrique C. Creel, en el transporte y distribución de derivados de carne, en la especulación de bienes raíces en El Paso, Chihuahua y Camargo y en un molino de harina de trigo movido por vapor en Nuevo Casas Grandes, entre otras actividades.⁶⁷

Los extranjeros no se quedaban atrás. Máximo Krakauer fue directivo de la Compañía de Tranvías de Chihuahua, S. A., socio de varios bancos y promotor de la utilización de la energía eléctrica en la capital del estado. Emilio Ketelsen y sus descendientes (todos casados con alemanes), además de asociarse con empresas bancarias, ser agentes de compañías de seguros europeas y promover la construcción de ferrocarriles, jugaron un papel muy importante para el trazo, urbanización y ocupación de Nuevo Casas Grandes y algunos sectores de Ciudad Juárez,

⁶⁶ *CHE*, 8 de febrero, 7 de marzo y 10 de abril de 1896.

⁶⁷ Fue socio de los bancos Minero de Chihuahua, Comercial Refaccionario de Chihuahua, de la Caja de Ahorros de la República Mexicana, del Guarantee Trust and Banking Co. de El Paso y del Banco Refaccionario de La Laguna, véase *The Mexican Yearbook*, ediciones de 1908 y 1912, McQuorcondale, Nueva York y *Memoria de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público...*, ediciones de 1897-1899, 1900-1902 y 1911. El proyecto de los derivados de carne era con un capital de 500 mil pesos, con lo que se trasladaría carne congelada desde Chihuahua a la capital de la república y puntos intermedios al paso de la vía del Ferrocarril Central, además de conservas enlatadas y embutidos, *ECC*, 6 de agosto de 1902; el molino era de la Compañía Harinera de Nuevo Casas Grandes, donde Juan Terrazas fungía como presidente del consejo de administración.

El Paso y Chihuahua.⁶⁸ La imagen de Ketelsen comerciante fue descrita por un diario antes del cambio de siglo:

Chihuahua puede estar orgullosa de poseer uno de los más grandes y cosmopolitas negocios encontrados en la República Mexicana, la casa Ketelsen y Degetau que tiene sucursales en El Paso, Texas, Juárez, Cusihuiríachi y Chihuahua, México, pero en este artículo sólo trataremos directamente sobre el establecimiento de la ciudad de Chihuahua que abrió hace más de veintiocho años. El principal socio de la firma, el señor Ketelsen reside en esta ciudad que la ha hecho su hogar desde que llegó de Alemania hace más de treinta años. El señor Degetau vive en Alemania y allá es un prominente capitalista. Los locales ocupados son espaciosos y están completamente llenos con toda la línea de mercancía general, ferretería, artículos chinos, mercería, licores, abarrotes, implementos de minería, pólvora, carros, carruajes, etc., y de hecho, todo lo que se puede encontrar en un almacén de primera categoría. Las ventas se realizan al mayoreo y menudeo y a ella acude gente de todas partes del norte de México y partes de Texas, Arizona y Nuevo México. Se podría tener una idea de la extensión de los negocios de Ketelsen y Degetau por el hecho de que, durante el año pasado, sus operaciones fueron mayores a los 5 millones de dólares. La compañía da empleo a un gran equipo de asistentes competentes en los diferentes departamentos de todas las sucursales. Los miembros de esta firma comercial tienen intereses en otras industrias. El señor Ketelsen posee un espíritu cívico y emprendedor y es muy estimado por todos quienes le conocen.⁶⁹

La amplitud de la oferta y el ámbito de su influencia comercial deben ser considerados como el modelo de comerciante que marcaba la pauta para el resto de los establecimientos de este tipo en el estado de Chihuahua y en las jurisdicciones vecinas.

Otro alemán, Eduardo Linss, junto con su socio mercantil, el inglés William Daily, gracias al poder económico logrado en la recién creada Villa Ahumada (1883), introdujeron los pozos artesianos en la zona, financiaron a varios propietarios para ese tipo de obras, por lo cual muchas tierras tradicionalmente de pastos naturales se convirtieron a la agricultura de riego. Papel similar jugaron Inocente Ochoa en Paso del Norte y Marcos Russek en Jiménez, ambos en el avío a agricultores de trigo a cambio de maquilar su grano en los modernos molinos que establecieron en sus respectivas regiones. Russek, así como el español Federico Sisniega,

⁶⁸ Ketelsen invirtió en la negociación minera de Santa Eduwiges, junto con Enrique Creel, *CHE*, 17 de agosto de 1895; compró y revendió 17 lotes urbanos con sus fincas en Casas Grandes, AGNCH, protocolo del licenciado Fernando Vergara, 4 de marzo de 1903; obtuvo concesión y contrato para un proyecto de colonización de la antigua hacienda de San Agustín y anexos en el Valle de Juárez, *Ibid.*, protocolo del licenciado Felipe Seijas, 6 de enero de 1910. Para el caso de Máximo Krakauer, véase *Concesiones y franquicias otorgadas a la Compañía Eléctrica y de Ferrocarriles de Chihuahua, S.A.*, Imprenta El Norte, Chihuahua, 1908.

⁶⁹ *EPH*, 22 de marzo de 1897.

motivaron con créditos a los agricultores del sur del estado para trabajar el algodón, que compraban Sisniega, Terrazas y Ketelsen para sus fábricas textiles.

Una característica más de los grandes comerciantes fue su creciente comunicación con empresas de tierras lejanas. Ya se ha mencionado el ejemplar caso de Emilio Ketelsen. El proceso de internacionalización de las relaciones económicas, la facilidad para entrar en contacto con cualquier parte del planeta, la apertura de los mercados y el ascenso vertiginoso de la producción mundial, facilitaron que en Chihuahua se vendiera maquinaria de Chicago, en Parral hubiera acordeones alemanes, en Batopilas se bebiera cerveza de Milwaukee, en Ciudad Juárez se utilizara porcelana china, en Ciudad Guerrero se acompañara la comida con vinos franceses y en Camargo se pudiera confeccionar ropa con las telas más caras y finas, como sedas chinas o italianas y casimires ingleses. Al mismo tiempo, muchos de los comerciantes locales hicieron crecer el ámbito de su clientela más allá de los límites municipales y estatales, incluso los nacionales, al convertirse en efectivos intermediarios mercantiles entre productores y consumidores, aprovechando las ventajas que brindaba la operación de los ferrocarriles, así como el ambiente pacífico que comenzaba a vivirse en el norte mexicano.

Es evidente que el ferrocarril vino a acortar los tiempos en el transporte de todas estas mercancías, así como el telégrafo, el teléfono y el cable interoceánico fueron los medios por los que los mayoristas europeos y norteamericanos mandaron cobrar las cuentas pendientes hasta Chínipas, Santa Bárbara o Casas Grandes. Los grandes comerciantes chihuahuenses fueron los intermediarios en el cobro, al *comprar* las libranzas giradas contra los deudores, por lo general a través de los bancos Nacional de México, Central Mexicano o Minero de Chihuahua. Junto con abogados de renombre, notarios públicos o con orden judicial, los representantes de los acreedores llegaban hasta el comerciante endeudado que en ocasiones era embargado, de esta manera, el apoderado del documento de cobro del empresario extranjero se hacía de algunos bienes a precio de ganga en el remate judicial.

En síntesis, se trataba de gente dedicada al comercio como actividad principal o que empezaba en ella. Emilio Ketelsen, Juan Terrazas o José María Sánchez, por sólo mencionar a algunos, eran comerciantes, pero también eran mineros, banqueros, industriales, ganaderos y corredores de bienes raíces. Lo mismo vendían azúcar, tabaco, telas o maquinaria que aportaban capital para la explotación de fundos mineros, emprendían grandes proyectos de producción textil, promovían la colonización de terrenos susceptibles de cultivo, especulaban con tierras para dirigir el crecimiento urbano, fundaban y dirigían instituciones bancarias al mismo tiempo que participaban en las contiendas políticas, invitaban a inversionistas extranjeros a participar en la construcción de vías férreas, se hacían cargo de dirigir la producción en una hacienda o una fábrica de cerveza o de maquinaria pesada.

La versatilidad de esta gente al reinvertir sus ganancias, obtener el máximo beneficio, así como lograr que muchas personas del estado de Chihuahua participaran de la distribución de la riqueza generada, permite referirse a ella no sólo como mercaderes y agiotistas, sino en su papel de inversionistas con mucha imaginación para lograr el planteamiento, arranque, desarrollo y afianzamiento de diversas empresas productivas, que a final de cuentas formaron parte de un amplio proyecto de modernización de la sociedad local, con capacidad suficiente para deslindar semejanzas y diferencias con otros planes regionales y nacionales.

La zona libre y el comercio chihuahuense

De 1885 a 1905 una serie de factores hizo posible la llegada, enriquecimiento, consolidación y decadencia de mucha gente por Paso del Norte. De un día para otro fue posible introducir a la villa una cantidad inaudita de mercancías procedentes de cualquier parte del mundo, con poco o nulo impuesto, se abrieron decenas de comercios, la gente llegó de Veracruz, Sonora y México, también arribaron alemanes, franceses y españoles, ya residentes en el país o de Estados Unidos y Europa. La prosperidad se respiraba en la ciudad hasta que en 1905 se acabó casi por completo con la derogación definitiva de la zona libre. Los capitales, inversionistas, fuentes de trabajo, mercancías y entusiasmo cruzaron el río Bravo para establecerse en la ribera opuesta o emprendieran el camino a otras tierras.

Desde 1881 los vecinos del lugar habían solicitado a la legislatura local su apoyo para que el Congreso de la Unión declarara zona libre a la región.⁷⁰ Los diputados locales no tardaron en demostrar su adhesión a esta idea y la Comisión de Comercio e Industria de la Cámara, compuesta por José Valenzuela, Enrique C. Creel y Gaspar Horcasitas, manifestaban que la zona libre sería una forma de poblar la frontera y de esta manera estarían mejor garantizados los intereses nacionales, se aumentaría la utilización de los caminos y se abatiría el contrabando. De inmediato esta opinión causó alarma entre los comerciantes texanos.⁷¹ Los diputados federales que representaban al estado de Chihuahua fueron el eco de estas peticiones en la ciudad de México.⁷²

En 1885 el gobierno federal extendió la franquicia de zona libre a toda la frontera norte y, junto con la *tarifa cero* a las mercancías extranjeras “de paso” por los Estados Unidos, impulsó el establecimiento de gran cantidad de tiendas en el Paso del Norte y Ojinaga, como en varias otras

⁷⁰ *POCH*, 27 de agosto y 10 de septiembre de 1881.

⁷¹ *POCH*, 8 de octubre de 1881. En la edición del 22 del mismo mes se hacía saber que el diputado local Inocente Ochoa (importante comerciante de la frontera) solicitaba ser el conducto ante las autoridades federales para la tramitación de un decreto de zona libre a favor de Paso de Norte.

⁷² *POCH*, 26 de noviembre de 1881. Los legisladores federales por Chihuahua eran Eduardo Urueta, Gabriel Aguirre, Ramón Guerrero, Diego de Berea e Ignacio Gómez del Campo.

ciudades de la línea divisoria.⁷³ A partir de 1897 la guerra comercial entre ambos países, alentada por los dueños de negocios de California y Texas, fue disminuyendo las ventajas para los mexicanos. En 1905 las tarifas arancelarias eran un freno para la importación hacia México, y la zona libre se convirtió en cosa del pasado.

El historiador fronterizo Óscar J. Martínez ha afirmado que la época de la zona libre fue de “una prosperidad sin paralelo y se produjeron profundas transformaciones económicas en El Paso del Norte”.⁷⁴ Por el contrario, con un profundo trabajo de archivo en los medios municipal, fiscal y hemerográfico, Martín González pone en duda las afirmaciones de Martínez, formuladas al parecer solamente a partir de los documentos emitidos por los grupos empresariales locales de la época posterior a la revolución, que buscaban convencer a las autoridades federales de reinstaurar un régimen fiscal preferente en la frontera para la importación de mercancías provenientes del extranjero.⁷⁵

Como ha demostrado González de la Vara, la zona de libre comercio en la frontera impulsó la importación de bienes de capital, de tecnología moderna para la producción agrícola e industrial, así como de mercancías procesadas para el consumo cotidiano -muchas de las cuales no se producían en el estado o en el país-. Sin embargo, la vitalidad que se pretendía no resultó efectiva del todo y aunque definitivamente hubo quienes aprovecharon la apertura fiscal, no se logró el crecimiento esperado de la ciudad -el número de habitantes disminuyó, de hecho-, así como tampoco un incremento significativo en el valor del intercambio de productos. Los problemas derivados de la escasez de agua en este inminente núcleo metropolitano es un factor que deberá profundizarse para mejorar el análisis de la situación.

Mientras fue posible, la villa de Paso del Norte -y a partir de 1888 con el estatus de Ciudad Juárez- fue centro de una actividad mercantil prometedora. Entre 1885 y 1895 una serie de comerciantes de diversas nacionalidades (véase cuadro I.2) llegó a establecerse para aprovechar la importación sin pago de derechos y el libre tránsito de mercancía europea por Estados Unidos; un gran número de paseños contrabandeaban productos hacia el otro lado del río y los mexicanos hacían lo propio hacia el sur.

⁷³ Matamoros, Río Bravo, Nuevo Laredo, Reynosa, Piedras Negras, Nogales, Mexicali, entre otras, también tuvieron repercusiones por esta medida.

⁷⁴ Oscar J. Martínez, *Op. Cit.*, p. 41.

⁷⁵ Ver Martín González de la Vara, *Región, frontera y capitales...*, *Op. Cit.*, p. 131, nota 75.

Cuadro I.2. Comerciantes que arribaron a Ciudad Juárez en la época de la Zona Libre (muestra) ⁷⁶
<i>Mexicanos:</i> Cliserio Barroso, Aristarco Carrascoso, Rafael Salazar, Luis del Paso (Veracruz), Guillermo Salcido, Jesús A. González (Rosales, Chihuahua), Francisco Valdez, Manuel Lucero, Gerardo Luján, Francisco Mallén, Francisco Mateus (Galeana, Chihuahua), Santiago Mestas y Pablo Rey (Camargo, Chihuahua), Miguel Montes, Alberto Nandín (Chiapas), Jesús Pérez
<i>Alemanes:</i> Isaac Blumenthal, Julio Rosenblueth, Jacob Levy, Edward Alexander, Máximo Schaper, Agustín Reese, Otto Sartorius (Veracruz), Charles J. Arnold, Myrtill y Gastón Coblentz, Bernard Schuster, Félix Brunschwig, Gerardo y Andrés Bünsow, Adolf Schwartz, Adolf y Máximo Krakauer, Gustav y Edward Moye, Max Müller, Jorge Sauer, Jacob Oppenheim, Gustav Steinberg, Max Weber, Gustav Zork, Agustín Seekamp, Otto Kück, Otto Bielefeld, Karl Dieter
<i>Estadounidenses:</i> Ignacio Arocha, James L. Bell, Matías Hernández, J. M. Jacobs, Thomas Kirk, Félix Martínez, Henry Seggerman, Robert Young
<i>Franceses:</i> Antoine Bezón, Eduardo Boisselier, Piedad Deus, Félix y Alberto Cahn (Pachuca), Rafael y Luis Coindreau (Monterrey), Juan N. Daguerre
<i>Españoles:</i> José L. Echeverría y Arnáiz (Piedras Negras), Emiliano Ortúzar, Agustín Villescas

A partir de la abolición de la zona libre, las esperanzas de Ciudad Juárez para desarrollarse como una urbe de vocación distributiva de mercancías, cambió por completo. Las consecuencias también fueron resentidas en el interior del estado, pues cada vez era más difícil adquirir productos de contrabando a precios bajos. La ciudad fronteriza fue la más afectada, ya que casi todos los inversionistas tomaron otro rumbo, la población empezó a disminuir en forma dramática a partir de las primeras restricciones a la zona libre a principios de la década de 1890,⁷⁷ los alimentos escasearon del lado mexicano y continuó el contrabando, ahora en sentido inverso.

De cualquier manera, la vida comercial en Ciudad Juárez dio un giro, obligada por las nuevas circunstancias. Con el crecimiento de El Paso y la acción de grupos moralizantes que atacaban la existencia de garitos y casas de cita, se convirtió en prestadora de servicios turísticos: hoteles, billares, cantinas, salones de juego, restaurantes, prostíbulos, palenques, plaza de toros, hipódromo, etcétera, que encontraron una demanda muy fuerte debido a la derrama económica, vía salarios, de trabajadores ferrocarrileros, obreros de la fundidora, vaqueros, soldados y aventureros. Esta característica juareense estuvo muy marcada a lo largo de varias décadas. Las

⁷⁶ Entre paréntesis, el lugar de su residencia anterior. Información obtenida del AGNCH, diversos libros de protocolos notariales de los distritos Iturbide y Juárez.

⁷⁷ Oscar J. Martínez, *Op. Cit.*, p. 210, apéndice, cuadro 1, donde se marca una caída demográfica mayor al 40% de 1887 a 1895, mientras que, en El Paso, entre 1880 y 1900, la población aumenta en más del 2000%. Se debe advertir que este movimiento demográfico no obedeció únicamente a los cambios producidos por los distintos decretos sobre la zona libre, es necesario considerar una aguda escasez de agua en la región, la apertura de plantas industriales en El Paso, el aumento del tráfico ferroviario hacia el este y oeste, así como el surgimiento de la ciudad texana como *cuartel general* de muchas de las empresas norteamericanas que iniciaron inversiones en Chihuahua y, en general, el norte de México.

formas de vida en las comunidades fronterizas habían sido transformadas por el establecimiento de la zona libre y su abolición fue otro cambio radical. En Ciudad Juárez, disminuyó la población, pero a la vez que se recuperaba de manera paulatina supo adecuarse a los nuevos tiempos.

En Ojinaga -el antiguo Presidio del Norte-, los temporales beneficios sentidos en Ciudad Juárez fueron mera ilusión. Dentro de la legislación federal de la zona libre y para evitar el contrabando que afectara a la producción interna, se gravaba todo producto que saliera hacia el sur a partir de la línea de los veinte kilómetros, los cuales comprendían la zona libre. Para la vida económica de la región en que se juntan los ríos Conchos y Bravo estas regulaciones fueron mortales. Se combinaron la desaparición de la aduana fronteriza, alrededor de 1890, y las imposiciones fiscales contra el comercio de exportación, tanto hacia el extranjero como al interior del territorio nacional.

Puesto que los ojinaguenses se dedicaban de manera casi exclusiva a la agricultura, requerían comprar las mercancías que no producían. Además de carecer de centros productores no agropecuarios, el comercio era una actividad poco atractiva por la falta de comunicación con otros puntos, a pesar de haber sido una importante estación en la ruta comercial entre Chihuahua y San Antonio, antes de la existencia de los ferrocarriles. La construcción de las primeras vías férreas estaba muy lejana a la zona. Aunque desde finales del siglo XIX se pretendía conectar por tren la zona central de Estados Unidos con el Pacífico mexicano, pasando por Ojinaga, el proyecto fue completado sólo hasta 1928.

El círculo vicioso se cerraba con las altas restricciones para poder vender los productos agropecuarios de la región, puesto que para introducirlos hacia otros lugares de la entidad se les consideraba como género de importación, según el artículo 696 de la Ordenanza General de Aduanas Marítimas y Fronterizas de octubre de 1897.⁷⁸ Para evitar los altos índices de contrabando, resultado de la política liberal de importación hacia la zona fronteriza, la nueva legislación federal marcaba que la internación de mercancías, proveniente de la zona libre, únicamente se efectuaría después del “pago de derechos de importación que según la tarifa corresponda a los efectos similares de origen extranjero”,⁷⁹ con lo cual los agricultores se topaban con trabas difíciles de salvar.

Al ser incosteable la producción para la venta, no desarrollarse el comercio por la falta de circulante en la región, estar completamente alejada de las líneas de ferrocarril (y, por tanto, de las rutas de exportación de ganado y otro tipo de artículos desde Chihuahua rumbo a Estados

⁷⁸ “Exposición dirigida al C. Secretario de Hacienda y Crédito Público”, Chihuahua, 1900, transcrita en Graziella Altamirano y Guadalupe Villa (comp.), *Chihuahua, textos de su historia 1824-1921*, Gobierno del Estado de Chihuahua-Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora-UACJ, México, 1988, tomo 2, pp. 242-253.

⁷⁹ *Idem*.

Unidos) y el vertiginoso progreso en la economía del otro lado de la frontera, la población de Ojinaga -como fue el caso de muchas de las ciudades al borde de la línea internacional-, vivió un largo periodo de decadencia que la llevó casi a la extinción.

Las zonas agropecuarias por tradición de la zona fronteriza recibieron un duro golpe con este tipo de regulaciones fiscales. Por ejemplo, la producción vitivinícola del Valle de Juárez desapareció junto con la naciente industria harinera. La supresión de las alcabalas y de las aduanas internas en 1896, que supuestamente agilizarían el mercado interior, fueron regulaciones que beneficiaron sólo a las poblaciones del interior del territorio (en cuanto a la facilidad de movilización de mercancías, pues los impuestos aumentaron y cambiaron de destinatario, de los gobiernos estatales hacia el federal). Las poblaciones de la frontera quedaron al margen de esta política liberal al considerárseles casi comunidades extranjeras dentro de su propia nación.

La oferta comercial en el estado de Chihuahua

La época que se ha venido tratando en este trabajo marca el inicio para muchas actividades económicas en el estado. El surgimiento explosivo de tantos establecimientos comerciales en las poblaciones muestra una repentina oferta de mercancías y servicios antes inimaginables. Hoteles, restaurantes, boticas, mueblerías, tiendas de departamentos, ferreterías, librerías, licorerías, carnicerías y pescaderías; así como despachos de médicos, dentistas y abogados, impresores, sastres, parteras, zapateros, herreros, carpinteros, toneleros, carroceros, talabarteros, mecánicos y plomeros, eran algunos de los establecimientos que ofrecían bienes y servicios a distintas poblaciones chihuahuenses.

La infraestructura comercial también crecía a ritmo acelerado: entre 1880 y 1890 se abrieron mercados públicos en Chihuahua, Juárez, Jiménez y Parral, así como rastros en Chihuahua, Parral, Jiménez y Camargo. En varias cabeceras municipales se establecieron almacenes de depósito para evitar la escasez de alimentos, dar servicio a los comerciantes y asegurar los

ingresos fiscales.⁸⁰ A muchos se les exceptuó de impuestos a causa del capital invertido en sus establecimientos.⁸¹

La política de mercados públicos de alguna manera fue impulsada por los grandes comerciantes como método para combatir el constante aumento de ambulantes que pregonaban por las calles sus artículos, sin pagar impuestos ni ser supervisados por las autoridades sanitarias, ni garantizar la calidad de los productos. De cualquier forma, los clientes de estos pregoneros eran gente con escaso poder de compra, en tanto que las clases medias y altas preferían acudir a las famosas y prestigiadas casas mercantiles, así como los compradores al mayoreo que trasladaban sus mercancías a otras poblaciones o suburbios.

Ya en los últimos años del siglo XIX todos los pueblos y ciudades chihuahuenses contaban con un sistema seguro de abasto. Las redes comerciales se habían definido; los problemas ahora serían más por el poder adquisitivo de los compradores y los precios determinados por los comerciantes que por la disponibilidad de productos.

Los lugares que sufrieron por la falta de abasto de productos fueron los que entraron en proceso de despoblamiento repentino, como algunos minerales al sur de la entidad: Morelos, San Juan Nepomuceno y Guadalupe y Calvo; o como en el caso de la depresión surgida por el endurecimiento de la legislación respecto a la zona libre. Al resto del estado llegaba de hecho cualquier cosa que se quisiera comprar, salvo durante los ciclos de crisis agrícolas o de algunos bienes manufacturados: el maíz en 1885,⁸² la harina de trigo en 1904,⁸³ los combustibles para maquinaria a fines del 1906 y principios de 1907,⁸⁴ y una escasez generalizada en la capital a mediados de 1916, debida a la presencia de tropas carrancistas.⁸⁵

Terminemos este apartado con una descripción de la época acerca de los sujetos que en el comercio parecieran ser los menos venturosos en el trato mercantil, los consumidores de las

⁸⁰ El Congreso del Estado decretó en 1889 el establecimiento de almacenes municipales de depósito en Chihuahua, Parral, Jiménez y Ciudad Guerrero, para las mercancías de paso por esas poblaciones, con una cuota del 3% diario sobre el importe causado por derechos municipales, *POCH*, 31 de julio de 1889. Seis meses después se afina la legislación al respecto, quedando como plazo máximo del depósito un semestre, pagando derechos de 10, 15 y 50 centavos mensuales por cada 100 Kg en cada uno de los tres bimestres, y obligado el dueño de la mercancía a pagar puntualmente so pena de perderla, *Ibid.*, 16 de diciembre de 1889. El antecedente de este tipo de instalaciones no era muy antiguo, pues en julio de 1888 el Congreso determinó el establecimiento de un almacén en Huejuquilla (Jiménez), primera estación de importancia dentro del estado, para la ruta del Ferrocarril Central Mexicano, viniendo del sur, *Ibid.*, 12 de julio de 1888.

⁸¹ A este respecto, el *POCH* da muestras constantes de las excepciones fiscales, que no eran privilegio de unos cuantos.

⁸² *Memoria de Fomento*, enero de 1883 a junio de 1885, pp. 782-783.

⁸³ *EPH*, 18 de septiembre de 1904.

⁸⁴ *Ibid.*, 4 de enero de 1907.

⁸⁵ *Ibid.*, 7 de julio de 1916.

capas más pobres de la sociedad, aparecida en un periódico de la época y titulada “Las angustias del pueblo”:

No somos nosotros los únicos, es de casi todos los distritos y poblaciones del Estado, de donde llega la queja lastimera del proletario cuya subsistencia va siendo de día en día más angustiosa puesto que los elementos de vida no están á su alcance, y en tanto que los jornales permanecen inalterables, los artículos de primera necesidad duplican sus tarifas. De Ojinaga, de Parral y aún de esta ciudad, han empezado ya las emigraciones numerosas, y día llegará en que tengamos muchas concesiones ferrocarrileras, muchos caudales... pero nos faltarán peones para labrar la tierra y cuadrillas de operarios para tender las vías. Además, es dolorosamente triste que el comercio en pequeño, el que parece destinado a abastecer al obrero, sea uno de sus más crueles tiranos, llegando su despotismo á un exceso verdaderamente punible. Si no se han aumentado los jornales, justo es que la pobre mujer del proletario busque sus economías, y parece que esto despierta las iras del comerciante que maltrata y aún injuria á los que no pueden saciar su codicia. Esta conducta no es ni racional ni humanitaria, y por más que la prensa toda se ha quejado, siguen esos mercaderes ambiciosos amparándose en un lema ya tristemente célebre: “si quiere lo toma y si no lo deja”. No han de estar ocultos a la clara inteligencia de nuestras Autoridades los medios que hay que emplear para salvar de un desastre á la clase humilde y aún a la media del pueblo chihuahuense y si un remedio eficaz no se pone, se llegará el día en que no podrán subsistir más que los capitalistas. Se esperan grandiosos progresos con las dos líneas que se extienden ahora y que unirán a Chihuahua con importantes centros mercantiles.⁸⁶

Es mucho lo que está por hacerse acerca de la historia comercial del estado de Chihuahua. Falta por conocer y entender la actividad mercantil desde otros puntos de vista, como la legislación al respecto, los regímenes fiscales, el tamaño de las transacciones comerciales, la importancia de los grupos y casas comerciales, el papel del contrabando en el abasto y su influencia en los comerciantes legalmente establecidos. Se hace necesario también un análisis de precios de productos básicos y, por supuesto, las tendencias de la actividad a lo largo del conflicto revolucionario y los distintos gobiernos que se sucedieron entre 1911 y 1920. De mucho interés serán también los estudios de caso sobre alguna de las grandes casas mercantiles y la profundización en la manera como se conformaron los grupos de poder a partir de la actividad comercial durante y después de la revolución.

Por otra parte, han surgido diversas inquietudes en ciertas áreas del comercio, como la repentina aparición de establecimientos que se dedicaban a la compraventa de bienes raíces, sobre todo en Ciudad Juárez y Chihuahua. O la participación de promotores mercantiles provenientes de varios rumbos de Estados Unidos que impulsaron las exportaciones de productos chihuahuenses

⁸⁶ ECC, 12 de julio de 1902.

como textiles, productos de piel y agrícolas. Las ramificaciones que se pueden derivar de estudios profundos sobre el comercio chihuahuense de los últimos cien años son muchas y es un campo abierto para futuras investigaciones.

Capítulo II. La primera ola industrializadora

Según el discurso liberal-científico de la época, un claro signo de progreso de la sociedad debería ser el número y calidad de los establecimientos dedicados a la producción en masa de mercancías. En el estado de Chihuahua habían funcionado a lo largo del siglo XIX algunas fábricas textiles y molinos de harina, aunque siempre sujetos a los altibajos de la producción de materias primas y sin lograr una capitalización suficiente, además de no contar con sistemas de abasto eficientes con los cuales ampliar sus mercados.

Por otra parte, los transformadores tradicionales, los artesanos (herrereros, talabarteros, tejedores, sastres, sombrereros, carroceros, carpinteros, adoberos, hojalateros, panaderos y zapateros) eran quienes en la práctica sostenían el abasto de productos elaborados en haciendas, ranchos, pueblos y ciudades, cuando no podían importarse del mercado norteamericano o enviarse del sur del país, ya fuera por la disponibilidad, el precio o la falta de comunicación.

El porfiriato marcó el inicio de un proceso de industrialización regional en ciertas áreas productivas. La industria “tradicional” sufrió un proceso de transformación, se recapitalizó y fue sustituida en parte la tecnología obsoleta. Las llamadas industrias modernas que contrataban a una multitud de operarios, que invertían grandes sumas y cuyo objetivo comercial rebasaba los límites locales, se fueron conformando poco a poco a partir de la segunda mitad de la década de 1880, hasta lograr metas importantes de producción y mercadeo hacia fines del siglo.

Tanto uno como el otro tipo de industrias, más la magnitud lograda por los movimientos mercantiles impulsados por los comerciantes localizados en todos los rumbos del estado, harían suponer que el artesanado rural y urbano fue obligado a vender su mano de obra en la minería, la industria, la agricultura o la ganadería. Tan sólo en 1906 hay registrados poco más de ochocientos cincuenta talleres artesanales con casi 2 600 operarios bajo el régimen de jornal,⁸⁷ sin considerar a los artesanos que trabajaban de manera exclusiva para una hacienda o empresa, como en el caso del latifundio Hearst, donde se contrataba la producción total de carpinteros y herreros para satisfacer sus necesidades.

La composición de la fuerza de trabajo chihuahuense en el área industrial, según los censos de población de 1895, 1900 y 1910 (véase cuadro II.1), revela la mayor importancia que tuvieron las extractivas sobre las actividades de transformación, una relación inversa a las tendencias nacionales. En números absolutos, los operarios mineros fueron aumentando conforme avanzaban las inversiones en los últimos años del siglo pasado y principios del presente, aun

⁸⁷ Falta por considerar a los familiares de los artesanos que laboraban sin una compensación económica, una práctica muy extendida en el tiempo y en las regiones del mundo capitalista.

cuando para 1910 las inversiones en transformación adquirieron mayor importancia, hasta casi ocupar a la mitad de la fuerza laboral industrial, recuperando así su antiguo papel.

Cuadro II.1. Establecimientos y operarios artesanales en el estado de Chihuahua, en cada uno de los distritos judiciales, 1906⁸⁸

Distrito	Adobería	Alfarería	Armería	Barbería	Carpintería	Carrocería	Dulcería	Fotografía	Herrería	Hojalatería	Imprenta	Lavandería	Ladrillería	Panadería	Relojería	Sastrería	Sombrería	Talabartería	Tenería	Zapatería
A. Río*				6	3				1	2	1			8	1	3				5
				3	3				1	2	1			13	-	3				11
Arteaga				1	6				10					2		1				3
				-	12				12					4		-				8
B. Juárez		2		9	12		1							7		5		2		10
		-		5	5		1							8		4		2		12
Bravos**			1	4	4		1	1	4					4	1	3				
			-	6	15		1	2	6					13	-	10				
Camargo		2		12	21				18	1				16		14			2	13
		3		14	29				34	3				45		31			9	29
Galeana				7	8	1	1	1	7					2	1	3		2		4
				7	14	2	1	1	12					2	-	4		3		5
Guerrero				10	20				13	2		1		6		3		3	3	13
				1	17				16	-		3		12		2		-	5	1
Hidalgo				14	14	3			12	1				14	2	11		1		7
				12	24	10			18	-				34	3	21		-		57
Iturbide	16	5	3	29	42	7	1	1	29	7		9	9	24	12	41	4	8	3	64
	40	11	2	53	93	27	1	-	35	10		33	26	67	10	52	5	19	3	36
Jiménez		2		6	14	1			7	4				9	2	11		3		13
		-		3	21	6			10	3				25	-	30		2		41
Mina				6	4				3					6		3		1	1	3
				2	-				2					3		-		-	2	1
Rayón				4	2				4	1				3	1	2		1	2	2
				-	-				1	-				2	-	1		-	-	-
Negocios	16	11	4	108	150	12	4	3	108	18	1	10	9	101	20	100	4	21	11	137
Operarios	40	14	2	106	233	45	4	3	147	18	1	36	26	228	13	158	5	26	19	201

* Sólo se considera al poblado de Batopilas, cabecera del distrito.

** Sólo se considera Ciudad Juárez, cabecera del distrito.

Según los mismos censos, la población económicamente activa (PEA) dedicada a la industria alcanzó su máxima proporción en 1910, representando el 15%, habiendo aumentado con respecto a los dos primeros censos cuando era de 12.8% y 12.9% en 1895 y 1900, respectivamente. La fuerza de las actividades del sector primario (agricultura, caza, pesca y

⁸⁸ Anuario Estadístico del Estado de Chihuahua, 1906.

silvicultura) era tal que más de la mitad de la población en edad de producir se dedicaba a ellas: 60.5, 59.6 y 53.6% en cada uno de los censos levantados; como comparación valga mencionar que en 1990 la población dedicada a estas actividades en el estado representa el 17% de la PEA.⁸⁹

Por otra parte, resulta significativa la relación entre operarios masculinos y femeninos que a nivel nacional era casi de 3:1, mientras que en el estado era de 9:1. Esto puede deberse a que el estado de Chihuahua se habría convertido en centro captador de fuerza de trabajo proveniente del centro-norte de la república, donde las posibilidades de ingresos monetarios eran menores.

Revitalización de las actividades tradicionales

Uno de los problemas más graves para poder evaluar el impacto de la política económica del porfiriato hacia los productores artesanales es su desaparición de muchos registros y crónicas por dedicársele más espacio a las grandes industrias. Pero el esfuerzo estadístico de principios del siglo XX ha hecho posible saber que a pesar del gran impulso pretendido a la industria “moderna”, a la atracción de capitales y, en general, a la modernización de la sociedad entera, el sector artesanal era uno de los más dinámicos.

La persistencia del artesanado dentro de la economía regional se observa en el *Anuario estadístico del estado de Chihuahua de 1906* (véanse cuadros II.1 y II.2). La tercera parte de los talleres habían iniciado sus labores antes de 1900, el resto se estableció a partir de 1901, en pleno apogeo de la actividad industrial.

⁸⁹ Véanse *Estadísticas económicas del porfiriato. Fuerza de trabajo y actividad económica por sectores*, tomo 2, El Colegio de México, México, 1960, pp. 26, 38 y 46-50; Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, *XI Censo General de Población y Vivienda, 1990*, Chihuahua, Resultados definitivos, tabulados básicos, tomo 2, cuadro 31, INEGI, Aguascalientes, 1991.

Cuadro II.2. Actividades artesanales en el estado de Chihuahua por distrito, 1906 ⁹⁰				
<i>Distrito</i>	<i>Establecimientos</i>		<i>Operarios</i>	
	<i>Núm.</i>	<i>%</i>	<i>Núm.</i>	<i>%</i>
Andrés del Río*	30	3.5	37	2.8
Arteaga	23	2.7	36	2.7
Benito Juárez	48	5.7	37	2.8
Bravos**	23	2.7	53	4
Camargo	99	11.7	197	14.9
Galeana	37	4.4	51	3.8
Guerrero	74	8.7	57	4.3
Hidalgo	79	9.3	179	13.5
Iturbide	314	37	523	39.5
Jiménez	72	8.5	141	10.6
Mina	27	3.2	10	0.8
Rayón	22	2.6	4	0.3
<i>Totales</i>	848	100	1 329	100

* Sólo se considera el pueblo de Batopilas.

** Sólo se considera Ciudad Juárez.

El número de operarios suma más de 1 300 para todo este tipo de talleres, mientras que en la industria no llegaba a 2 300. Debe además considerarse a todos los familiares que colaboraban para el artesano: hijos, cónyuges, sobrinos, entenados, ahijados, etcétera, que por no pagárseles un salario no integraron la estadística. Por ejemplo, se registran fábricas de sarapes con sólo un operario devengando un peso diario de sueldo, o herreros sin ayudantes.

En otras palabras, la proporción de operarios (con o sin sueldo) ocupados en los talleres por el artesanado era mucho más alto que en la industria moderna y eso tan sólo tomando en cuenta lo registrado por la Secretaría de Gobierno del estado en 1906. Por otra parte, no hay números sobre todos los talleres artesanales –de gran importancia por la cantidad de su producción y posibles empleados– que funcionaban en las haciendas agropecuarias o mineras, así como en los campos de aserrar madera o en las plantas generadoras de electricidad. Era común que en esos establecimientos se asentaran herreros, carpinteros o curtidores para elaborar los implementos necesarios para las faenas diarias; éstos también quedaron fuera de las estadísticas relativas al artesanado o quizá se sumaron al rango de jornaleros u operarios.

El hecho de apoyarnos en el *Anuario de 1906* para comparar al artesanado con la industria moderna no significa que dicha fuente sea del todo confiable. Se han detectado varias fallas a lo largo de la serie de anuarios estadísticos entre 1905 y 1909, comparándolos con los directorios comerciales e industriales que aparecieron en la misma época. De cualquier manera, ambos tipos

⁹⁰ *Anuario estadístico del estado de Chihuahua, 1906.*

de fuentes han demostrado las tendencias generales de los fenómenos económicos durante la primera década del siglo XX.

Mark Wasserman refiere los informes consulares para apoyar la idea de que hacia 1909 habían desaparecido casi el 40% de los negocios establecidos en 1906, pero el *Anuario de 1909* marca una cantidad similar con respecto a 1906 (hay una baja aproximada sólo del 10%); pero en 1909 no se anota una gran serie de actividades que no desaparecieron: las de los sastres, zapateros, relojeros, herreros, fotógrafos, hojalateros y plateros.

En consecuencia, las fuentes estadísticas no pueden ser confiables para medir el impacto de la crisis de 1907 (como lo sugiere Wasserman), ni el peso que tenían las actividades productivas de transformación en Chihuahua. Al mismo tiempo y ante la falta de un archivo general del estado y su sección correspondiente, las estadísticas proporcionadas por el *Anuario* son las únicas fuentes a la mano para poder evaluar la importancia del artesanado en comparación con la industria, ya que ni antes ni después se tomaron datos de concentración. Los archivos municipales serían la fuente probable para lograr conocer la importancia de estas actividades.

Por otra parte, una evaluación de la producción industrial sólo podría hacerse por medio de los archivos de las respectivas compañías, cosa que no ha sido posible efectuar para este trabajo; además, todas estas empresas industriales fueron saqueadas durante el proceso revolucionario de 1910–1920 y sus materiales por lo general destruidos.

Lo que sí da la impresión, a través de estas fuentes, es que el artesanado se vio beneficiado por el establecimiento de las grandes industrias para las cuales sirvió de apoyo, ya como abastecedores de ciertos elementos productivos, ya para elaborar algunos productos terminados que las grandes empresas no estaban en capacidad de fabricar por no contar con instrumentos para una producción en serie -salvo en los casos de una fábrica de ropa y de cerveza en la capital chihuahuense-.

El artesanado persistió dentro de la economía del estado como un sector dinámico, logrando complementar la producción salida de los establecimientos catalogados como industriales. Su adecuación a los nuevos ritmos de inversión no deja lugar a dudas, aun cuando haya sido uno de los sectores más golpeados por el régimen fiscal impuesto por la administración de Enrique C. Creel.⁹¹ Se debe anotar que ningún establecimiento artesanal gozó de exenciones fiscales de

⁹¹ Enrique Clay de Jesús Creel Culty nació en la ciudad de Chihuahua en 1854, murió en la ciudad de México en 1931. Hijo de Paz Culty Bustamante y Reuben Creel, comerciante de Kentucky que sería cónsul de su país en Chihuahua durante la infancia de Enrique. A la muerte de su padre, Enrique tuvo que dejar la escuela elemental, que nunca terminó y se dedicó a atender los negocios que su padre había dejado. Fue consejero municipal, síndico, regidor y presidente municipal de Chihuahua. Diputado local y federal en cuatro ocasiones en cada puesto. Gobernador interino y constitucional del Estado, embajador de México en Washington, así como Secretario de Relaciones Exteriores. Además, a lo largo de este texto se manifiesta el carácter de Enrique Creel como hombre de negocios y fuerte impulsor de una idea moderna de empresariado. Ver González H., Carlos y Ricardo León G.

alguna especie, al mismo tiempo que se armaban los catálogos de contribuyentes tomando en cuenta el giro sin considerar el capital invertido: pagaban la misma cantidad de impuestos un taller de carpintería con uno o tres operarios, que una fábrica de muebles con treinta o más trabajadores y maquinaria movida por electricidad o vapor.

De 1881 a 1910 el gobierno del estado de Chihuahua otorgó un total de 206 concesiones para la producción industrial de bienes y servicios. Los concesionarios gozaron de ciertos privilegios, como la exención de impuestos estatales o municipales sobre el capital o sus productos, o la exclusividad por determinado tiempo. Dentro de las estadísticas no se contemplan las empresas pequeñas, medianas o grandes que no obtuvieron privilegio alguno.

Casi el 60% de las concesiones de este periodo fueron otorgadas entre 1904 y 1910 (119) y casi el 90% a partir de 1897 (184). De 1881 a 1896 se dieron sólo 22 (tres concesiones cada dos años en promedio), cuando en 1905 y 1906 se vieron agraciadas un total de 48 empresas (dos por mes). Pero los efectos de la crisis mundial de 1907 se aprecian ese año y el siguiente, cuando se dieron sólo once anuales, es decir, un promedio menor a una por mes, reduciéndose en 54% el ritmo de las concesiones industriales. Hay una cierta recuperación en los dos años siguientes: 16 en 1909 y 15 en 1910, mas no se logró el aumento de 1905 y 1906. Este crecimiento se vio interrumpido de forma definitiva a partir de 1911.⁹² Para efectos de explicación hemos clasificado las concesiones industriales tal como se presentan en este cuadro II.3.

“Enrique C. Creel y la economía chihuahuense, 1880-1910”, en *Revista de la Universidad de México*, núm. 544, mayo 1996, pp. 38-43; Mark Wasserman, “Enrique C. Creel: Business and Politics in Mexico, 1880-1930”, *The Business History Review*, vol. 59, núm. 4, 1985, pp. 645-662 y María Elena Chico y Pardo, “Enrique C. Creel”, en Patricia Galeana (coord.), *Cancilleres de México*, tomo I, México, Secretaría de Relaciones Exteriores, 1992, pp. 626-641.

⁹² Para ampliar la referencia con respecto a la crisis mundial de 1907, se recomienda Robert F. Bruner y Sean D. Carr. *The Panic of 1907: Lessons Learned from the Market's Perfect Storm*, Hoboken, John Wiley & Sons, 2015, así como Carlos Marichal, *Nueva historia de las grandes crisis financieras: una perspectiva global, 1873-2008*, Barcelona, Debate, 2012.

Cuadro II.3. Concesiones industriales en el estado de Chihuahua, 1881-1910 ⁹³		
<i>Tipo de producto</i>	<i>Número de concesiones</i>	<i>Porcentaje</i>
Bienes industriales	82	39.8
Servicios industriales	44	21.4
Alimentos y bebidas	33	16
Textiles	15	7.3
Consumo generalizado	31	15
No especificadas	1	0.5
<i>Total</i>	206	100

Una gran proporción de las concesiones (85, casi el 40%) estuvo destinada a la producción de bienes para el consumo de las industrias (aceites, minerales y metales beneficiados, envases, materiales para construcción, almidones, electricidad, etcétera) y 61 de ellas –casi tres cuartas partes– se otorgaron a partir de 1905. En 1905 y 1906 se otorgaron 26, representando poco más de la mitad de las concedidas durante esos dos años. Más del 40% de las concesiones de este tipo (35) tenían que ver con el beneficio de los metales extraídos en el propio territorio del estado y aunque no todas fueron llevadas a la práctica, sí muestran un claro predominio de las actividades minero-metalúrgicas sobre el resto de la industria chihuahuense. También cabe destacar que cincuenta de los concesionarios eran extranjeros (61%), casi todos norteamericanos que invertían en las actividades que giraban alrededor de la minería. El 80% de ellos obtuvieron los privilegios del estado entre 1905 y 1910. Es notable la cantidad de concesiones en este periodo, pero se advierte una baja de inversionistas a partir de 1907, aunque no deja de haber nuevas empresas (ver cuadro II.4).

⁹³ *Anuario estadístico del estado de Chihuahua, 1907, 1908 y 1909.* Francisco R. Almada, *La revolución en el estado de Chihuahua*, tomo 1, pp. 64-80.

Cuadro II. 4. Concesiones estatales para la producción de bienes para la industria⁹⁴

<i>Fecha</i>	<i>Concesionario</i>	<i>Producto</i>	<i>Años</i>	<i>Localidad</i>
1881	Lorenzo Martín del Campo	Aceite de algodón	10	**
1889	Enrique C. Creel	Fundición	15	Chihuahua
1890	Cía. Minera Sierra Mojada	Beneficio	99	Sierra Mojada
1897	Cía. Maderera Güérachi	Aserradero		Güérachi
1898	Luis Parra	Ladrillos	5	Chihuahua
1898	Chih. Lumber Mfg. Co.	Aserradero	10	Chihuahua
1899	Juan F. Treviño	Beneficio	10	Chihuahua
1900	Thomas T. Lane	Barrenos de diamante	5	Chihuahua
1900	Guillermo Hagelsieb	Láminas para cielos	10	**
1900	Federico C. Green	Vidrios	10	Chihuahua
1901	J. M. Sánchez y M. Falomir	Envases	5	Chihuahua
1901	Fco. Molinar y M. Prieto	Almidón	5	Chihuahua
1901	Ángel García	Beneficio	10	Minas Nuevas
1902	Marcos de la Garza	Carpintería y herrajes	10	Chihuahua
1902	Jorge G. Sauer	Hielo y electricidad	5	Juárez
1903	John J. Walser	Curtiduría	5	Col. Juárez
1903	Aurelio de León	Crisoles y refractarios	5	Chihuahua
1903	Alberto G. Cárdenas	Piedra artificial*	10	Chihuahua
1903	Juan A. Creel	Fundición	10	Chihuahua
1903	Eduardo Urueta	Fundición	10	Cusihuiríachi
1903	Manuel Espinoza	Electricidad	10	Jiménez
1904	FC Mineral de Chihuahua	Tranvía aéreo	10	Santa Eulalia
1904	Carlos Pérez	Beneficio	10	Parral
1904	Guaynopita Copper Co.	Fundición*	10	Guaynopita
1904	Sierra Madre L. y L. Co.	Aserradero*	10	Galeana Dto.
1905	W. D. Pearce y Robinson	Beneficio*	10	Chihuahua
1905	San José Red. y R. R. Co.	Beneficio	10	Satevó
1905	Manuel Prieto y otros	Almidón*	10	Chihuahua
1905	Chihuahua Mining Co.	Beneficio	10	Santa Eulalia
1905	ASARCo.	Fundición	10	Chihuahua
1905	F. Stallforth y Hno.	Beneficio*	20	Parral
1905	John J. Johnston	Beneficio*	15	Jiménez
1905	David M. Evans	Beneficio*	15	Parral
1905	Cía. Metal. Torreón	Beneficio	10	Santa Bárbara
1905	Juan J. Waterson	Beneficio	10	Uruachi
1906	Parral Mining Co.	Beneficio*	6	Parral
1906	Burns y Daily	Pozo artesiano	10	Ahumada
1906	Emiliano Enríquez	Cajas de madera	10	FC Kansas City

(Continúa...)

⁹⁴ Fuentes: *Anuario estadístico del estado de Chihuahua, 1907, 1908 y 1909*. Francisco R. Almada, *La revolución en el estado de Chihuahua*, tomo 1, pp. 64-80.

(Viene de la página anterior)

1906	Alb. Heredia y Juan Osollo	Horno para cal	5	Chihuahua
1906	Dolores Mining Co.	Beneficio	5	Dolores
1906	Greene Gold Silver Co.	Beneficio	10	Concheño
1906	Anderson y Scobell	Explosivos	10	Estado
1906	Otto Kück y Carlos Haerter	Mosaicos y ladrillos	10	Chihuahua
1906	Cía. Río de Plata	Beneficio	10	Guazapares
1906	Veta Colorada Mining	Beneficio	20	Minas Nuevas
1906	George B. Jacobs	Beneficio	10	Uruachi
1906	Manuel Salazar	Hule*	10	Estado
1906	Keays, Esperón y Thompson	Gas*	15	Parral
1906	Juan D. Mackenzie	Gas*	15	Chihuahua
1906	Francisco A. García	Almidón*	5	Chihuahua
1906	Cía. del Río Conchos	Electricidad	20	Camargo
1907	Alberto Heredia	Ladrillo, cal y arena	10	Chihuahua
1907	Greene Gold Silver Co.	Beneficio*	20	Estado
1907	Oxman Prospecting Co.	Beneficio	10	Uruapa
1907	Amer. Smelt. Sec. Co.	Beneficio*	20	Santa Bárbara
1907	Rayo Mining Co.	Fundición	10	Los Ángeles
1907	Carlos E. Minck	Albayaldes		**
1907	Rosario Mining and Smelting	Beneficio*	10	Urique
1908	San Francisco del Oro M. C.	Beneficio	10	SF del Oro
1908	William R. Hearst	Depósitos de petróleo	1	Ojinaga
1908	H. B. Lawrence	Beneficio	10	Chihuahua
1908	Cía. Hielo y Elec. Camargo	Hielo y electricidad	10	Camargo
1908	Lluvia de Oro Mining Co.	Beneficio	10	Urique
1908	Fernando Schmall	Alcohol	10	Camargo
1909	Rafael Amézaga	Cemento	5	Chihuahua
1909	T. A. Ripperdan	Beneficio	10	Uruachi
1909	Francisco Román	Desfibradora ixtle	5	El Pastor
1909	Calixto Barbosa	Jarcia	5	Jiménez
1909	Parral Consolidated M. C.	Beneficio	10	Parral
1909	James I. Long	Beneficio	20	Parral
1909	Donald B. Gillies	Petróleo	20	Iturbide-Camargo
1909	American Zinc Co.	Beneficio	10	Parral
1909	Luis Terrazas hijo	Beneficio*		Temósachi
1909	Alb. Terrazas y M. Gameros	Beneficio*	20	Iturbide
1909	Fallet y Ontiveros	Electricidad*	5	Batopilas
1910	Salvador Prieto	Beneficio	5	Guapalaina
1910	Domingo Gutiérrez	Mármol	5	Chihuahua
1910	Erick O. Lundbloom	Hielo, electricidad, teléfono	10	Parral
1910	Martín Falomir	Gas	10	Chihuahua
1910	J. Terrazas y F. Martínez	Cemento*	10	Juárez
1910	Alberto Heredia	Cartón	5	Chihuahua
1910	Sierra Madre Mining Co.	Electricidad	10	Ocampo

* Estas no operaron.

** No hay dato

Otro de los rubros importantes donde se dio prioridad a la inversión fue el de las compañías proveedoras de servicios (tranvías, teléfonos, generación y abasto de electricidad, alumbrado público, conducción de gas), tanto de apoyo a las industrias como a la población en general, pero que implicaban fuertes cantidades de capital por la maquinaria y equipo que requerían (ver cuadro II.5). Fueron en total 44 concesiones de privilegios de este tipo (21.4% del total), 18 de ellas para extranjeros (41%). Treinta (68%) se otorgaron entre 1904 y 1910 y aunque hasta 1893 se habían entregado seis (14% en 12 años), entre 1898 y 1903 se concesionaron privilegios para siete empresas (16% en seis años).

Cuadro II.5. Concesiones estatales para la prestación de servicios industriales ⁹⁵				
<i>Fecha</i>	<i>Concesionario</i>	<i>Producto</i>	<i>Años</i>	<i>Localidad</i>
1883	Lauro Carrillo	Tranvía	25	Juárez
1883	Ignacio M. Ramos	Tranvía		Jiménez
1883	J. N. Bárcenas y E. Esperón	Lavandería de vapor	5	Chihuahua
1884	Enrique C. Creel	Teléfono	5	Chihuahua
1887	Felipe Arellano	Tranvía	25	Juárez
1893	Salvador M. Mallén	Tranvía	50	Jiménez
1897	Fortino España	Lavandería	5	Chihuahua
1898	Urbano Elías	Lavandería moderna	10	Chihuahua
1898	Cía. Tranvías de Ciudad Juárez	Tranvías	40	Juárez
1898	Federico Sisniega y socios	Puente peaje	25	Chihuahua a Santo Niño
1899	Federico Sisniega y socios	Tranvías	99	Chihuahua
1899	Ed. Prieto y Felipe Seijas	Hielo y electricidad	10	Juárez
1900	M. s. Blaine y Morgan	Lavandería	5	Parral
1902	Lorenzo J. Arellano	Tranvía	25	Dto. Hidalgo
1904	Julio López Velarde	Tranvía	40	Aldama
1904	Antonio Ramos Cadena	Tranvía	10	Camargo
1904	Ignacio Rodríguez Ramos	Ramal FC	10	Est. Baca
1905	Calera Mining Co.	Ramal FC	15	Calera
1905	Miguel Enríquez	Teléfono	5	Guerrero
1905	Ramón A. Sáenz	Teléfono	5	Guerrero
1905	José Ma. Urrutia	Teléfono	5	Saucillo
1905	Antonio Calero	Teléfono	10	Camargo
1905	FC Mineral	Tranvía	1	Santa Eulalia
1905	Cía. Telefónica de Chihuahua	Teléfono	10	Chihuahua
1905	Cía. Minera Santa Teresa	Teléfono	10	Moris
1905	George H. Holmes	Teléfono	10	Estado
1906	Cía. Industrial Mexicana	Electricidad	10	Santa Eulalia

(Continúa...)

⁹⁵ Anuario estadístico del estado de Chihuahua, 1907, 1908 y 1909.

(Viene de la página anterior)

1906	San Toy Mining Co.	Tranvía	10	Santa Eulalia
1906	Cía. Tranvías de Chihuahua	Tranvía	20	Chihuahua
1906	Morris Parker	Teléfono	15	Moris
1906	Dolores Mining Co.	Teléfono	10	Dolores
1906	Cía. La República	Teléfono	10	Rayón
1907	Adolfo Bronimann	Teléfono	5	Jiménez
1907	Mountain Mining & Valley	Teléfono	10	Galeana
1908	José R. Argüelles	Lavandería a vapor	10	Juárez
1908	Cía. Minera de Batopilas	Tranvía de cable	10	Batopilas
1909	Pedro A. Bustamante	Camino teléfono	5	Ocampo
1909	Eduardo W. Hayen	Limpieza c/aspiradora	5	Chihuahua
1909	Eduardo Delhumeau	Tranvía	20	Camargo
1909	El Paso and Juarez Traction	Tranvía	20	Juárez
1909	Cía. Río Conchos	Tranvía	20	Camargo
1910	Cía. Constructora	Puente Conchos	5	Camargo
1910	Antonio Ramos Cadena	Tranvía	40	Meoqui
1910	Mexican Securities Corp.	Alumbrado	15	Dto. Camargo

* Estas no operaron.

Las concesiones para producir bienes de consumo general fueron treinta y una (15% del total), 16 para extranjeros (52%). La producción de cigarrillos, cerillos y velas fue la que más se solicitó dentro de este rubro (11, el 35%), así como la de derivados de la explotación forestal, como marcos para retratos, muebles, carros, alcohol y escobas (10, 32%). Veinticinco de éstas (81%) fueron otorgadas entre 1897 y 1906, el resto (6, 19%) entre 1884 y 1890. La poca producción forestal parece que bajó aún más con la crisis de 1907 y no fue sino hasta 1910–1911 que se recuperó, sobre todo por el Ferrocarril del Noroeste, que mandaba trozo y madera aserrada hacia El Paso, principalmente. Sin embargo, la industria de derivados forestales dentro del estado no tuvo auge a pesar de las grandes cantidades de producción de materia prima (ver cuadro II.6).

Cuadro II. 6. Concesiones estatales para la producción de bienes de consumo⁹⁶				
<i>Fecha</i>	<i>Concesionario</i>	<i>Producto</i>	<i>Años</i>	<i>Localidad</i>
1884	Francisco Ruiz	Cerillos	2	Chihuahua
1886	Ismael Zúñiga	Cerillos	5	Chihuahua
1887	Fonseca Capesini y Cía.	Cigarros	5	Chihuahua
1888	L Terrazas y J. Brittingham	Velas	15	Chihuahua
1889	Francisco D. Aliaga	Cerillos	5	Chihuahua
1890	Emilio Gallardo	Cerillos	5	Chihuahua
1897	A. G. Higbes	Carros	10	**
1897	Thomas P. Faulconer	Bicicletas*		**
1898	Henry Nordwald	Muebles	5	Chihuahua
1898	Joseph Jackson	Muebles	5	Col. Juárez
1898	Manuel García	Velas El Diamante	5	Chihuahua
1898	John P. Ramsey	Muebles	5	Casas Grandes
1898	Guillermo C. Beckman	Marcos	5	Chihuahua
1899	E. W. Hayen	Velas	5	Chihuahua
1899	Bernardo Urueta	Zapatos	10	Chihuahua
1900	Pedro Rentería	Camas y coches	5	Parral
1900	Pedro Rentería	Muebles metálicos	5	Chihuahua
1900	Ignacio Lizana	Cigarros	5	Chihuahua
1901	Juan N. Carreón	Cigarros	10	Chihuahua
1901	John H. Crowell	Escobas	5	Chihuahua
1901	Miguel Gutiérrez y socios	Camas de latón	5	Chihuahua
1902	Luis Musy y S. L. Gill	Velas	5	Batopilas
1903	Chih. Lumber Co.	Artículos de madera	10	Chihuahua
1904	Luis G. Echegaray	Reproducciones	5	Chihuahua
1904	Manuel L. Luján	Teguas	5	Chihuahua
1905	Leandro Ríos	Alcohol*	10	Parral
1905	Bert Whitehead	Carros	5	Casas Grandes
1905	Noake y de Smeth	Carros	5	Chihuahua
1905	Weisel y Kock	Cerámica*	10	Parral
1906	Diego M. Durán	Calzado	10	Chihuahua
1906	Knudsen y Snyder	Espejos*	5	Chihuahua

* No operaron

** No hay dato

La industria clasificada bajo el rubro de producción de alimentos y bebidas está representada por 33 concesiones (16%) del total otorgadas a partir de 1896, y 18 (56%) entre 1900 y 1904.

⁹⁶ *Anuario estadístico del estado de Chihuahua, 1907, 1908 y 1909.*

Diez de estos privilegios fueron concedidos a extranjeros (30%), la mayoría (siete) a partir de 1903, y la mitad entre 1903 y 1910. El grueso de las concesiones para producir alimentos y bebidas se destinaron para procesar bienes agropecuarios de la entidad, a excepción de las fábricas de chocolate y dulces, cuyas materias primas debían ser introducidas a Chihuahua procedentes del sur del país o de los Estados Unidos. Lo mismo ocurría con la materia prima para la cerveza, ya que en México no se producía el lúpulo y la cebada en la región no era suficiente para las necesidades de esta industria (ver cuadro II.7).

Cuadro II.7. Concesiones estatales para la producción de alimentos y bebidas⁹⁷

<i>Fecha</i>	<i>Concesionario</i>	<i>Producto</i>	<i>Años</i>	<i>Localidad</i>
1896	B. Salazar y S. Arellano	Galletas y dulces	10	**
1897	Cía. Cervecera de Chih.	Cerveza y hielo	10	Chihuahua
1897	J. García Cuadra	Conservas	5	Juárez
1897	D. J. Holt	Dulces, pan, galletas*	10	Chihuahua
1897	Luis Terrazas	Azúcar de betabel	10	Chihuahua
1898	Donaciano Mápula	Galletas*	10	Chihuahua
1898	Terrazas, Sisniega, Creel	Empacadora de carnes	10	Chihuahua
1898	Jesús G. Porras	Harinas	5	Parral
1898	J. C. O'Bannon	Gaseosas	5	Chihuahua
1900	Enrique C. Creel	La Estrella	5	Chihuahua
1900	Sisniega, Creel y socios	Harinas y galletas	15	Chihuahua
1900	A. Porras y J. Armendáriz	Conservas*	5	Allende
1900	Pedro R. Prieto	Whiskey	5	Chih., Gro.
1901	Manuel García	Gaseosas y hielo	5	Parral
1901	Antonio Sánchez Aldana	Leche condensada	5	Chihuahua
1901	Aurelio Sánchez Aldana	Pastas	10	Chihuahua
1901	Aurelio Sánchez Aldana	Chocolate, molino	5	Chihuahua
1902	Santiago Mestas	Harinas	5	Ahumada
1903	W. P. Dickerson	Dulces	5	Chihuahua
1904	M. Franco y Lozano	Licores	10	Aldama
1904	José María Peinado	Conservas	10	Chihuahua
1904	Trinidad Holguín	Tortillas	5	Chihuahua
1904	Demetrio Delgado	Chocolate	10	Chihuahua
1904	Ignacio Cuilty	Hielo y gaseosas	10	Casas Grandes
1904	Luis Musy	Hielo y gaseosas	5	Batopilas
1904	Paul Ginther	Hielo	5	Camargo
1904	José I. Sierra	Tortillas	5	Chih., Parral
1907	Gaudin, Peraldi y Golsan	Panadería mecánica	5	Parral
1908	Warren y Morton	Hielo	10	Juárez
1910	William D. Snyman	Conservas	10	Camargo
1910	E. C. Hougston	Whiskey	10	Galeana
1910	John Weaber y R. Sherman	Salchichas	10	Juárez
1910	Juan Terrazas	Galletas	5	Chihuahua

* No operaron.

** No hay dato

⁹⁷ Anuario estadístico del estado de Chihuahua, 1907, 1908 y 1909.

El último de los tipos de concesiones industriales fue el dirigido a estimular la producción textil, de mucha tradición en el estado junto con la producción harinera. Fueron muy pocas las concesiones que se destinaron a este objetivo, pero resultan significativas, pues hacia la segunda mitad del porfiriato eran las empresas que mayores alcances tenían en cuanto al destino de sus productos, a la inversión aplicada y al número de operarios con que contaban. Sólo se concedieron privilegios en 15 ocasiones (7.3% del total durante el periodo), pero hay que resaltar que la Compañía Manufacturera de Impermeables, La Concordia y La Paz, gozaron cada una de dos tipos de concesión en diferente tiempo, con lo cual se reducen a 12 las empresas. En 10 de las 15 concesiones había extranjeros, sólo en cinco no había participación mayoritaria de capitalistas mexicanos. La distribución de éstas en el periodo 1881–1910 es muy pareja, no se nota una preferencia en cierto lapso por estas inversiones, y por lo general todas operaron al menos hasta el estallido de la revolución, aunque varias continuaron trabajando aún después del movimiento. Cabe señalar también que varias de estas concesiones fueron otorgadas a empresas que laboraban antes del periodo en estudio, como son los casos de la propiedad de don Antonio Asúnsolo, Bellavista y Dolores (ver cuadro II.8).

Cuadro II. 8. Concesiones estatales para producción textil ⁹⁸				
<i>Fecha</i>	<i>Concesionario</i>	<i>Producto</i>	<i>Años</i>	<i>Localidad</i>
1887	Antonio Asúnsolo	Casimires	10	Chihuahua
1887	Federico Sisniega (Bellavista)	Tela algodón	8	Valle de Zaragoza
1890	C. Elías, L. Terrazas y socios	Ropa lana y algodón	10	Chihuahua
1890	Juan B. Baca (Dolores)	Tela algodón	10	Dolores
1895	Federico Sisniega (La Paz)	Ropa, lana y algodón	10	Chihuahua
1896	Emil Ketelsen y sucs.	Ropa lana y algodón	15	Chihuahua
1897	Leopoldo von Kesel, G. Elías	Telas de algodón	10	Camargo
1897	Federico Sisniega (La Paz)	Ropa, lana y algodón	18	Chihuahua
1898	John P. Ramsey	Ropa*	5	Casas Grandes
1902	Max E. Elley	Medias, calcetines	10	Chihuahua
1904	Francisco C. Terrazas	Sarapes	10	Santa Isabel
1907	National Water Proof Cloth.	Impermeables*	5	Chihuahua
1908	Globe Mnf. Co.	Colchas y colchones	10	Juárez
1908	El Trébol	Bonetería	10	Chihuahua
1910	Cía. Manuf. Impermeables	Impermeables	20	Chihuahua

* Estas no operaron.

Es necesario remarcar una serie de aspectos a fin de evitar errores de interpretación. El hecho de dar todas estas concesiones no significa que hayan sido las únicas empresas productoras que operaron dentro del estado entre los años de 1881 a 1910. El régimen de privilegio en cuanto a contribuciones, impuestos y exclusividad sólo se dio a quienes lo solicitaron, en cuyo caso el

⁹⁸ *Anuario estadístico del estado de Chihuahua, 1907, 1908 y 1909.*

Congreso local aprobó las ventajas pedidas. De 192 fábricas o establecimientos mencionados para todo el estado, sólo diecinueve (menos del 10%) coinciden con la lista de concesiones aprobadas por el Congreso local; según los listados por lo menos se habían otorgado 129 entre 1881 y 1905.

A partir de los listados de concesiones también se deja ver un fenómeno interesante: los privilegios a empresas industriales se dieron a las que se ubicarían con preferencia dentro del espacio urbano. De las 206 concesiones de privilegio el 66.5% estuvo destinado a empresas que se establecieron en seis localidades: Camargo, Chihuahua, Jiménez, Parral, Santa Eulalia y Ciudad Juárez; en Chihuahua se asentó el 41.3% del total (ver cuadro II.9).

Ahumada	2	Aldama	2
Allende	1	Batopilas	4
Calera	1	Camargo	12
Casas Grandes	4	Chihuahua	85
Colonia Juárez	2	Concheño	1
Cusihuiríachi	1	Dolores, mineral	2
Dolores fábrica	1	El Pastor	1
Estación Baca	1	“Dentro del Estado”	4
Galeana dto.	3	Guapalaina	1
Guaynopita	1	Guazapares	1
Güérachi	2	Guerrero	2
Jiménez	6	Juárez	12
Los Ángeles	1	Minas Nuevas	2
Meoqui	1	Moris	2
Ocampo	2	Ojinaga	1
Parral	17	Rayón, distrito	1
San Francisco del Oro	1	Santa Eulalia	5
Santa Bárbara	2	Santa Isabel	1
Satevó	1	Saucillo	1
Sierra Mojada	2	Temósachi	1
Urique	2	Uruachi	3
Uruapa	1	Valle de Zaragoza	1
No especificado	6		

Al comparar la pretendida ubicación de las industrias concesionadas por las legislaturas chihuahuenses con la localización de los establecimientos que realmente operaron, según la

⁹⁹ *Anuarios estadísticos del estado de Chihuahua, 1905-1910.*

información oficial, el fenómeno observa las mismas tendencias de concentración en áreas urbanas, como se aprecia en el cuadro II.10.

Cuadro II. 10. Concentración geográfica de la industria chihuahuense, 1905-1910 ¹⁰⁰		
<i>Giro</i>	<i>Número</i>	<i>Ubicación</i>
Metalurgia	14	7 en Hidalgo
Textiles y ropa	23	12 en Iturbide
Alimentos	176	34 en Iturbide, 27 en Hidalgo, 23 en Camargo, 20 en Bravos
Materiales de construcción	16	11 en Iturbide
Madera aserrada	14	10 en Guerrero
Herrajes	5	3 en Arteaga, 2 en Iturbide
Carpinterías y fábricas de muebles	8	4 en Iturbide
Bebidas alcohólicas	46	27 en Arteaga
Pieles	23	En todos, excepto Iturbide
Vidrio	3	Iturbide
Velas	5	3 en Iturbide
Carros y coches	3	
Calzado	16	5 en Jiménez
Tabacos	3	Iturbide
Escobas	5	3 en Iturbide, 2 en Camargo
Teléfonos	8	4 en Guerrero
Electricidad	5	2 en Bravos, 2 en Camargo
Hielo	9	3 en Bravos
Otras		
Empacadoras de alfalfa	4	Ahumada
Despepitadora de algodón	2	Camargo
Pintura para durmientes	1	Guerrero
Cerillos	2	Chihuahua
Almidón	1	Chihuahua
Jarciería	1	Jiménez
<i>Total</i>	<i>393</i>	

Pero también se notan ciertas áreas de especialización, como por ejemplo la metalurgia en el distrito Hidalgo (recordar los centros mineros de Parral, Santa Bárbara, Minas Nuevas y San Francisco del Oro), el asierre de madera en Guerrero (la reserva forestal más cercana a las vías de ferrocarril) y la producción de mezcales en Arteaga (zona semitropical del extremo occidental del estado donde crecen varios tipos de agave).

¹⁰⁰ *Anuarios estadísticos del estado de Chihuahua, 1905-1910.*

Una manera diferente para notar la concentración de actividades industriales es presentar el total de establecimientos y su proporción dentro de cada una de las jurisdicciones de los distritos judiciales en los que se dividía el estado a fines del siglo XIX y principios del XX. Con esa manera de ordenar la información, tenemos el cuadro II.11:

Cuadro II.11. Número de establecimientos industriales por distrito judicial, 1905-1910 ¹⁰¹		
<i>Distrito judicial (cabecera)</i>	<i>Número</i>	<i>Porcentaje</i>
Andrés del Río (Batopilas)	11	2.8
Arteaga (Chínipas)	53	13.5
Benito Juárez (Cusihuiríachi)	7	1.8
Bravos (Ciudad Juárez)	35	8.9
Camargo (Santa Rosalía)	40	10.2
Galeana (Casas Grandes)	28	7.1
Guerrero (Ciudad Guerrero)	29	7.4
Hidalgo (Parral)	44	11.2
Iturbide (Chihuahua)	96	24.4
Jiménez (Ciudad Jiménez)	35	8.9
Mina (Guadalupe y Calvo)	15	3.8
<i>Totales*</i>	393	100

* Incluye a los talleres artesanales.

Como se habrá observado en esta sección, entre 1880 y 1910 el Congreso del Estado de Chihuahua se mantuvo discutiendo, aprobando y rechazando múltiples solicitudes de permiso para establecer negocios de producción industrial. Por supuesto, cada solicitud iba acompañada de una lista de pedimentos de exenciones, privilegios fiscales, así como de diversos tipos de garantías para facilitar la exclusividad de los proyectos.

El tipo de industria con mayor tradición dentro del estado de Chihuahua era la ligada a las actividades del sector agropecuario. Por ello desde antes del porfiriato se establecieron industrias procesadoras de los principales bienes salidos de ese sector: algodón, lana, trigo, cueros y carnes. Quizá la más socorrida fue la de hilados, tejidos y confección, reforzada con mayores inversiones de capital a partir de la década de 1880, y que en vísperas de la revolución se preciaba de ser una de las más importantes en la región norteña del país. De la misma manera, el refinamiento del trigo en harina y el procesamiento de cueros fueron adquiriendo mayor relevancia, no por su mejoramiento tecnológico sino por un aumento en la producción.

El impulso definitivo al procesamiento de materias primas en el estado fue la construcción de las vías férreas. Además de crear las condiciones de infraestructura necesarias para la posible inserción de Chihuahua en un mercado regional e internacional, motivó la inversión de capitales

¹⁰¹ Fuente: *Anuarios estadísticos del estado de Chihuahua, 1905-1910.*

locales y foráneos. Esto ocurrió tanto en las actividades tradicionales de la economía chihuahuense como en la apertura de nuevos frentes, imposibilitados en su desarrollo cuando no existían las vías modernas de comunicación.

La puesta en marcha del proyecto ferrocarrilero a partir de 1881 marcó la integración de la economía rural al proyecto modernizador emprendido por las élites de Chihuahua, gracias a lo cual los productos agropecuarios serían en parte procesados para su posterior comercialización dentro y fuera de la región. En este sentido los antiguos espacios económicos se fueron ensanchando, el destino de las mercancías de origen rural y urbano estaba cada vez más alejado de sus centros productores, con lo que las regiones económicas se redefinieron.

Hilados, tejidos y confecciones: los primeros establecimientos

La Industria (en Chihuahua), Dolores (en la hacienda del mismo nombre, en el distrito Jiménez), Talamantes (cerca del Valle de Allende) y Bellavista (en Nuestra Señora del Pilar de Zaragoza de Conchos, hoy sólo Valle de Zaragoza) eran fábricas de hilados y tejidos que ya operaban en el estado de Chihuahua antes del periodo que abarca este estudio. Su existencia estaba, por distintas razones, llena de problemas: sufrieron cambios de propietario, estuvieron cerradas por largo tiempo y sus procesos productivos estaban basados en una tecnología obsoleta; además, siempre habían estado a expensas de la producción local de materia prima, por lo que en malas cosechas se veían forzadas a dejar de operar.

La Industria

Propiedad de Antonio Asúnsolo¹⁰² por lo menos desde 1878, cuando su inversión ascendía a 35 mil pesos entre maquinaria e instalaciones, su producción estaba dedicada a los tejidos de algodón con la ayuda de 600 husos y 40 telares operados por 80 varones, 25 mujeres y 10 niños; se les pagaba un jornal diario¹⁰³ que iba de los 25 centavos a un peso. La maquinaria era movida con fuerza hidráulica y de vapor. En ese lugar, 115 personas lograban convertir los 1500 quintales (69.04 toneladas)¹⁰⁴ de algodón que entraban al año a la fábrica en 2500 piezas¹⁰⁵ de

¹⁰² Nacido en el estado de Durango, tuvo fuertes intereses en compañías deslindadoras que midieron terrenos en Durango y Chihuahua; fue diputado local, murió en Chihuahua en noviembre de 1899; Francisco R. Almada, *Diccionario de historia, geografía y biografía chihuahuenses*, UACH, Chihuahua, 1968, p. 51 y Robert H. Holden, *Op. Cit.*, pp. 139-154.

¹⁰³ Recuérdese que el jornal diario se pagaba por trabajar de 14 a 16 horas al día, en el mejor de los casos, a mínimo de 12 horas. Ver Carmen Ramos Escandón, *Industrialización, género y trabajo femenino en el sector textil mexicano: el obraje, la fábrica y la compañía industrial*. México, CIESAS, 2005.

¹⁰⁴ Un quintal equivale a 46.0246 kilogramos.

¹⁰⁵ El tamaño común de las piezas de manta era de entre 26 y 27 metros de largo por 90 centímetros de ancho.

manta al mes, que eran vendidas en el mercado chihuahuense a precios de entre \$2.75 y \$3.26 cada una.¹⁰⁶ El 22 de enero de 1887 el *Periódico Oficial del Estado de Chihuahua* da cuenta de que Asúnsolo acababa de ser agraciado con una concesión del Congreso local, por medio de la que se le exceptuaba por 10 años de toda contribución sobre el capital que invirtiera en la fábrica de casimires La Industria, lo que significa que recién había cambiado el giro de su producción o lo había diversificado, ya que la tecnología no necesariamente es la misma para el algodón que para la lana.

Fábrica de Dolores

Ubicada en Jiménez desde la década de 1860, fue uno de los establecimientos que se caracterizaron por estar a merced de las posibilidades de abasto de materia prima local. Fue un negocio tan irregular que entre 1878 y 1907 tuvo por lo menos cinco cambios de propietario. El establecimiento había sido de Canuto Estavillo, quien lo heredó a su hija Felipa; ésta al casarse dejó la administración en manos de su marido, el doctor Ignacio M. Ramos. Su producción podría haber sido mucho mayor a la de Asúnsolo pues en 1878 contaba con 1 200 husos y 100 telares, pero procesaba sólo 55,230 kg de algodón. En esta época el doctor Ramos pagaba jornales que iban desde 12.5 centavos hasta un peso, prefiriendo contratar mujeres (58% de la mano de obra) y niños (12%), a quienes siempre les correspondían menores salarios. A pesar de la gran diferencia en la cantidad de materia prima consumida por estas dos fábricas, casi 14 mil kg menos, Dolores reportaba una mayor producción de piezas de manta de algodón, 4 millares al mes, cuyo precio era de 2.50 a tres pesos en el mercado chihuahuense.¹⁰⁷

Hacia 1889 Dolores fue sujeta a un juicio hipotecario decretado por el juez de letras en Jiménez, por un adeudo de 10 mil pesos fuertes¹⁰⁸ desde 1883,¹⁰⁹ éste fue perdido por los dueños, ya que fueron rematados por la vía judicial todos los bienes que comprendía dicha propiedad (edificios,

Véase Carmen Ramos Escandón, *Op. Cit.*

¹⁰⁶ Los datos de producción de La Industria provienen de *Estadística de la República Mexicana, 1877-1878*.

¹⁰⁷ *Estadística de la república mexicana, 1877-1878*.

¹⁰⁸ Los así llamados pesos fuertes entraron en circulación en territorio dominado por los Reyes Católicos desde 1497. Hacia la mitad del siglo XIX, la mayoría de las monedas de plata que circulaban en el mundo habían sido acuñadas en México (o Nueva España, en su caso). También se le llamaba “real de a ocho” y hasta 1857, por ejemplo, fue de curso legal en los Estados Unidos teniendo la equivalencia de un dólar. A partir de entonces, cada peso fue perdiendo la cantidad de plata con la que era acuñado y con la adopción del patrón oro eran pesos de oro. En esa época ya se diferenciaba entre pesos de oro y de plata, pues no valían lo mismo. Ver Bray Hammond, *Banks and Politics in America from the Revolution to the Civil War*. Princeton, Princeton University Press, 1957; José Luís García Ruiz, “Patrón Oro, banca y crisis (1875-1936) Una revisión desde la historia económica”, *Cuadernos de Estudios Empresariales*, núm. 2, Madrid, Ed. Complutense, 1992, pp. 57-85 y Aldo Musacchio F., “La Reforma Monetaria de 1905: un estudio de las condiciones internacionales que contribuyeron a la adopción del patrón oro en México”, *Secuencia*, núm. 52, enero-abril, 2002, pp. 163-196.

¹⁰⁹ Desgraciadamente no hemos comprobado quién fue el acreedor.

maquinaria, derechos de agua “y lo anexo”).¹¹⁰ A 18 meses del remate apareció la sociedad de Juan B. Baca y Hermano favorecida por diez años para no pagar impuesto alguno sobre el capital invertido en Dolores.¹¹¹ Cinco años más tarde, en 1895, *El Economista Mexicano* reportaba a Dolores, entonces propiedad de los españoles Prats y Jordana, como la única fábrica de hilados y tejidos en Chihuahua dentro de la lista del impuesto asignado para julio–diciembre de ese año, cuya cuota de 750 pesos era una de las más bajas en el país.¹¹²

En 1906 el alemán Adolfo Bronnimann era señalado en los registros oficiales como propietario de esta fábrica, cuya producción anual era de 7300 piezas de mezclilla con valor de 60,810 pesos; utilizaba maquinaria movida por vapor con una potencia de 80 HP y con un consumo de 1095 toneladas de combustible. Ese año tenía cien operarios, 30 hombres y 70 mujeres, con jornales diarios de 75 centavos por igual.¹¹³ Al año siguiente, 1907, el *Directorio Comercial* del estado registró a la fábrica como propiedad de Bronnimann y Jordana y además de producir mezclillas, elaboraba pantalones y blusas.¹¹⁴

Fábrica de Talamantes

Al parecer esta fábrica textil era la más antigua del estado (*ca.* 1853) y aún estaba en operación a principios del siglo xx. En 1878 Talamantes era propiedad del italiano José María Sini, con una inversión de 25 mil pesos y 30 mil pesos en maquinaria y edificios, contaba con 2800 husos y 200 telares, consumía más de 138 toneladas de algodón al año, con valor de \$15.00 por quintal (alrededor de tres pesos el kilogramo). En ella laboraban 40 hombres, 10 mujeres y 15 niños (65 en total), con jornales que iban de un real (12.5 centavos) a un peso; su producción en ese entonces era de mil piezas de manta al mes, con 3688 kg, cuyo precio de fábrica por unidad oscilaba de 2.50 a tres pesos y se utilizaba para consumo dentro de la entidad.¹¹⁵ En 1880 los problemas financieros de la empresa obligaron a la Administración de Rentas del Estado a anunciar la enajenación de la fábrica Talamantes por falta de pago del impuesto directo.¹¹⁶

Para 1883 Laureano Holguín, a través del Banco Mexicano, compró a José Dolores Solís su parte de Talamantes en 30 mil pesos fuertes. Holguín tenía hipotecada la tercera parte de la negociación a Luis Terrazas, incluyendo casas, molino de harina, terrenos y derechos de agua.¹¹⁷ Pero los beneficios económicos por poseer esta fábrica parecen haberse esfumado, pues en 1885

¹¹⁰ *POCH*, 26 de enero de 1889.

¹¹¹ *Ibid.*, 9 de agosto de 1890.

¹¹² *El Economista Mexicano*, tomo 19, núm. 21, 22 de junio de 1895, p. 245.

¹¹³ *Anuario estadístico del estado de Chihuahua, 1906*, pp. 142-143.

¹¹⁴ *Directorio Comercial 1907*, p. 28.

¹¹⁵ *Estadística de la república mexicana, 1877-1878*.

¹¹⁶ *POCH*, 29 mayo de 1880.

¹¹⁷ AGNCH, protocolos del licenciado Luis G. Irigoyen, Chihuahua, 2 de abril de 1883.

los socios Guadalupe Valles viuda de Chabre e hijos (de Chihuahua), Laureano Holguín (de Santa Rosalía, hoy Camargo) y otros fueron demandados por el comerciante español asentado en Parral, Luis G. Hevia, por adeudo de \$2,954.03 fuertes.¹¹⁸

Para administrar las dos terceras partes de la fábrica de Talamantes en 1891 se formó la sociedad Guadalupe Valles viuda de Chabre Sucesores, con Martín, Refugio, Margarita, María y Matilde Chabre, quedando como gerente Martín Chabre.¹¹⁹ Pero en 1906 la empresa estaba registrada como propiedad de Juan María Salazar, con una producción anual de 81 mil kg de manta blanca, cuyo valor era de 180 mil pesos. La maquinaria estaba movida por fuerza hidráulica de 100 HP, había 60 operarios hombres y 70 mujeres, con jornales de un peso y 65 centavos, respectivamente.¹²⁰ Salazar murió y en 1909 la fábrica estaba en manos de su viuda, Guadalupe Salas, pero ese año se mantuvo fuera de operación.¹²¹

Bellavista

Fundada en 1866, esta empresa manufacturera de hilados y tejidos se convirtió en la principal, entre las antiguas, durante la era porfiriana dentro del estado de Chihuahua. El año de 1880 marca el principio del fin de la primera época de Bellavista, al suscitarse problemas entre los dueños (Arcadia Muncharaz viuda de Galván e hijos) y sus 18 tejedoras.¹²² Al mes de iniciados los conflictos, la Administración de Rentas del Estado decretó un embargo contra la empresa por no haber cumplido el pago del impuesto directo.¹²³

Todo parece indicar que las dificultades económicas siguieron deteriorando a la sociedad industrial y en 1881 doña Arcadia, sus hijos y su socio, Francisco E. Franco, solicitaron a Tomás Macmanus e Hijos que se hicieran cargo de todo lo relativo para poner a la venta la fábrica. Los Macmanus, a su vez, otorgaron poder especial a Adolfo Iwonsky para que vendiera Bellavista en 160 mil pesos fuertes, 80 mil pesos al contado, \$61,600 serían para la viuda de Galván y sus hijos Enrique, Guadalupe y Ricardo, y \$18,400 para Franco. El resto debería ser pagado en abonos de 10 mil pesos a los seis, 18, 24, 30, 36, 42 y 48 meses, con interés anual del 12% con libranzas sobre los réditos.¹²⁴

¹¹⁸ *POCH*, 28 de agosto de 1885.

¹¹⁹ AGNCH, *RPP*, núm. 21, 20 de abril de 1891.

¹²⁰ *Anuario 1906*, pp. 142-143.

¹²¹ *Anuario 1909*, p. 153.

¹²² *POCH*, 10 de abril de 1880. No aclara el origen del conflicto.

¹²³ *Ibid.*, 29 de mayo de 1880.

¹²⁴ AGNCH, protocolos del licenciado Aristeo de la Vega, 18 de junio de 1881. El contrato además estipulaba que “los agentes que se encarguen de la venta de dicha negociación no percibirán honorario alguno, mas cumpliendo con las cláusulas anteriores, podrán sacar de la venta las ventajas que ellos puedan para sí mismos”.

Es probable que parte de la compañía haya sido adquirida en ese entonces por Federico Sisniega. El 30 de noviembre de 1887 el Congreso del Estado eximió por ocho años a Bellavista de toda clase de impuestos sobre el capital que se girara en ese lapso.¹²⁵ En 1888 se puso a la venta el 25% de Bellavista, que todavía formaba parte de los bienes de la familia Galván, correspondiente al menor Ricardo Galván, avaluándose en \$27,700.¹²⁶

Ya como propiedad total de Sisniega, el 15 de marzo de 1902 se terminó la limpieza y la ampliación del canal de riego principal, con lo cual se obtuvo un caudal de 2120 litros por segundo, es decir, 183,168 m³ de agua destinados a los campos de trigo. Esa cantidad era mayor a la necesaria para el riego del trigo, maíz, algodón y otras semillas que se cultivaban en los terrenos de la negociación, por lo que se buscaron más tierras para aprovechar la totalidad del líquido. La corriente del canal podía desarrollar 250 caballos de fuerza en su caída, potencia utilizada para la operación de la planta.¹²⁷

En 1906 se reportó una producción anual de 750 mil metros de mezclilla con valor de 240 mil pesos; laboraban 91 hombres y 18 mujeres con jornales de 80 y 60 centavos diarios.¹²⁸ Tres años después, en 1909, la mezclilla salida de Bellavista tendría un valor de 150 mil pesos anuales y los jornales que se pagaban allí eran de 1.25 pesos diarios.¹²⁹

La renovación de la producción textil

Los estímulos fiscales ofrecidos por la administración de Miguel Ahumada en Chihuahua, fueron aprovechados por un grupo de inversionistas que dio a la producción textil un nuevo giro en el territorio de la entidad, las novedades consistieron en el nacimiento de 17 establecimientos dedicados a la manufactura de prendas de vestir, algunos de ellos con fuertes sumas de capital y otros, con una producción modesta pero suficiente para satisfacer las necesidades de los consumidores del estado y, a veces, de la región entera. A este grupo de empresas pertenecen las referidas en el cuadro II.12, son compañías de diferentes tamaños, desde las modestas fábricas de sarapes en el municipio de Guerrero o Santa Isabel hasta la poderosa fábrica de ropa La Paz, con un capital que llegó a sumar el millón de pesos.

¹²⁵ *POCH*, 3 de diciembre de 1887.

¹²⁶ *Ibid.*, 26 de mayo de 1888.

¹²⁷ Mientras se desarrollaron los trabajos se prohibió la venta de bebidas alcohólicas para evitar ausentismo de operarios y terminar rápido las obras; *ECC*, 2 de abril de 1902.

¹²⁸ *Anuario 1906*, pp. 142-143. La misma fuente reporta 1903 como fecha de inicio de operaciones de la fábrica; puede referirse a una nueva constitución de sociedad industrial generada por Federico Sisniega ese año, pero no hay información comprobatoria.

¹²⁹ *Anuario 1909*, p. 149.

Cuadro II. 12. Establecimientos de producción textil en Chihuahua, 1886-1910 ¹³⁰			
<i>Empresa</i>	<i>Localidad</i>	<i>Producto</i>	<i>Propietarios</i>
La Concordia	Chihuahua	Hilados y tejidos de lana	Zuloaga, von Kessel, Creel, Terrazas, Elías
Santa Rosalía	Camargo	Telas algodón	Prieto, Fischer, Harrington, Stoppelli
Fáb. de sarapes	El Rosario	Sarapes	G. Sáenz
Fáb. de sarapes	San Antonio	Sarapes	R. Sáenz
La Paz	Chihuahua	Ropa de algodón y lana	Sisniega, Meyer, Martínez
La Industria Nacional	Chihuahua	Ropa, zapatos	Bucher
La Vencedora	Jiménez	Ropa de algodón	Russek
La Industrial	Ascensión	Sarapes	Montelongo
El Progreso Industrial	Chihuahua	Ropa algodón y lana	Ketelsen, Degetau, Wisbrum
La Novedad	Chihuahua	Ropa algodón	Lowenberg, Wisbrum
La Favorita	Chihuahua	Medias y calcetines	Alderete
El Nuevo Mundo	Chihuahua	Ropa	Bünsow, Gutiérrez
Las Tres B.B.B.	Chihuahua	Ropa	Picard
La Unión	Santa Isabel	Sarapes	F. Terrazas
El Trébol	Chihuahua	Medias	Alderete
El Globo	Ciudad Juárez	Colchas, almohadas	Welch

En la década de 1890 poderosos inversionistas del estado emprendieron la aventura de capitalizar una de las actividades con mayor tradición en Chihuahua, creando, para empezar, las fábricas de hilados y tejidos: La Concordia, entonces en las afueras de la capital, y la del Río Florido, en Camargo.

La Concordia recibió del Congreso del Estado, el 12 de julio de 1890, el privilegio de estar exenta de todo derecho, impuesto y contribución estatal y municipal, hasta de escrituras, por 10 años, gracias a la solicitud de los socios Emilio Ketelsen, Carlos Zuloaga, Leopoldo von Kessel, Canuto Elías y Enrique C. Creel, con la idea de producir hilados y tejidos de lana.¹³¹ El éxito del establecimiento no tardó en llegar y ya para 1895, mientras se inauguraba la caldera de la fábrica, el gerente Leopoldo von Kessel trataba con comerciantes de Las Vegas y Albuquerque (Nuevo México) la venta de prendas de lana salidas de los talleres de producción de La Concordia; el expendio al menudeo de la fábrica estaba en la casa Ketelsen y Degetau, sobre la calle Libertad, a espaldas del edificio del ayuntamiento de Chihuahua. En 1910 esta fábrica surtía de casimires a El Progreso Industrial para la confección de ropa.¹³²

¹³⁰ *Anuarios estadísticos del estado de Chihuahua, 1905-1910.*

¹³¹ *POCH*, 12 de julio de 1890.

¹³² *CHE*, 30 agosto de 1895; *Revista de Chihuahua*, vol. 2, núm. 2, marzo de 1896, pp. 62-64 y *Álbum del Centenario*, s.p.

El entusiasmo del redactor de un pequeño reportaje periodístico no es menor cuando describe los logros de La Concordia en 1897:

Entre las empresas que han contribuido grandemente para colocar a Chihuahua a la vanguardia de ciudades mexicanas para la manufactura, ninguna otra merece mayor mención que la fábrica de La Concordia. Este establecimiento fue incorporado bajo las leyes del Estado de Chihuahua en 1890, con un capital de \$300,000. El edificio y sus locales ocupados cubren un espacio de 25,000 pies cuadrados y consisten de lo siguiente: la selección de la lana, envolvimiento, tejido, tinte y terminado, todos estos departamentos separados. En los diversos departamentos se emplea una fuerza de 150 ayudantes expertos. Del equipo de estos hiladores nosotros podemos hablar satisfactoriamente de que es absolutamente perfecto. Gran cuidado se pone en el uso sólo de la mejor lana seleccionada, y junto con buena maquinaria, la consecuencia es que la clase de productos sale igual a la importada con respecto a la mano de obra, tinte y terminado. Hasta más de un millón de libras de lana se utiliza cada año, la mitad de la cual se importa de los Estados Unidos; todas las mejores telas son hechas con lana americana. Lo que sale de la fábrica consiste en productos de lana de toda clase, incluyendo el casimir, franelas, cobijas, tapetes, etc. El intercambio es muy extenso, cubriendo todos los estados del norte de la República Mexicana. Durante el año pasado la compañía hizo un enorme negocio vendiendo cerca de medio millón de dólares en productos.¹³³

En Santa Rosalía de Camargo, la fábrica del Río Florido funcionaba también desde 1890 con el objeto de producir hilos y telas de algodón, la inversión fue emprendida por Macario Prieto, el doctor Carlos Fischer, Santiago Harrington y Santiago Stoppelli, quienes en julio de ese año fueron agraciados con una concesión de la legislatura local donde se exentaba de toda obligación fiscal por 10 años a los propietarios de la fábrica; el *Anuario de 1906* informaba que la producción de esta empresa ascendía a 100 toneladas de telas de algodón con valor de 450 mil pesos anuales, laboraba con maquinaria movida por vapor producido en calderas que requerían dos mil toneladas de carbón de piedra al año y gracias al esfuerzo de 230 operarios (150 hombres y 80 mujeres) que ganaban entre 75 centavos y un peso al día.¹³⁴ El Progreso Industrial confeccionaba prendas con mezclilla, oxford y caqui elaborados en el establecimiento camarguense.

A comienzos de 1897, *El Paso Herald* informaba sobre un negocio floreciente en la capital del estado de Chihuahua, La Paz, S. A.:

La fábrica de ropa más importante y más grande en la República, y uno de los negocios más representativos de todo Chihuahua, es la arriba mencionada, cuyo

¹³³ *EPH*, 22 de marzo de 1897.

¹³⁴ *Anuario 1906*, pp. 142-143. Para 1909 los jornales habían aumentado a \$1.50, se reportó también que ya utilizaba gas además de vapor, *Anuario 1909*, p. 143; *Álbum del Centenario*, s.p.

propietario es el señor Julio Meyer. Los predios que ocupa son espaciosos y bien equipados con maquinaria y aparatos modernos; las 60 máquinas de coser y la cortadora son movidas por vapor. Aquí se confeccionan toda clase de overoles y camisolas de *mezclilla* para mineros, también toda clase de camisetitas, así como también pantalones, trajes, etc. para hombres y niños. Únicamente se realizan ventas por mayoreo y la comercialización abarca toda la república. En sus varios departamentos se da empleo a más de cien personas especializadas y experimentadas. El señor Lowenberg quien tiene a su cargo el departamento de corte ha estado con el señor Meyer por más de cinco años, contando con amplia experiencia tras haber aprendido su oficio en Inglaterra y los Estados Unidos. El gerente general, Meyer, es un hombre con facultades excepcionales para los negocios y un ciudadano patriota y emprendedor.¹³⁵

Sin lugar a dudas, el mejor ejemplo de las pocas empresas que aportaron elementos para la modernización del aparato productivo chihuahuense, es la fábrica de ropa La Paz, establecida en 1890 como una de las inversiones más fuertes que realizara en la entidad el banquero español Federico Sisniega.¹³⁶ La empresa se mantuvo en constante proceso de mejoramiento tecnológico: en 1895 se instaló un motor de gasolina para poder mover 45 máquinas de coser adquiridas al ingeniero Brainard, representante de The Singer Manufacturing Co. de New Jersey; al año siguiente, 1896, Julio Meyer¹³⁷ y H. S. Lowenberg,¹³⁸ encargados de la producción de la planta, modernizaron las instalaciones para poder estrenar la maquinaria que sería movida por un motor de gasolina de 9 HP, convirtiéndose en la fábrica de ropa más grande en la república y la única movida por *power*.¹³⁹ En 1902 Sisniega y sus socios mandaron traer al ingeniero Miguel de Palo para levantar habitaciones del gerente y cajero, caballerizas y almacén de algodón -decoradas por el pintor y escultor italiano asentado en Camargo, Decaminianexos a la planta.¹⁴⁰

En 1902 La Paz contaba con equipo tan especializado en el departamento de corte, cuya única máquina dejaba lista toda la tela para el taller de costura, donde se utilizaban 225 máquinas, además de la ojalera y la colocadora de botones, operadas ambas por una joven de 12 años; en el salón de planchado se instalaron mangueras con el fin de mantener a las obreras lejos del fuego; el taller de colchas, por completo mecanizado, funcionaba sólo de febrero a mayo,

¹³⁵ *EPH*, 22 de marzo de 1897.

¹³⁶ Llegó a Chihuahua como gerente de la sucursal del Banco Nacional de México en 1884, después de haberse hecho cargo de asuntos de la misma empresa en Guadalajara. Se casó con Amada Terrazas, hija del general Luis Terrazas y mantuvo inversiones en diversos negocios de la rama textil tanto en Chihuahua como en Guadalajara y la ciudad de México, además de participar en el comercio y en la industria alimenticia. Ver Ricardo León G., "Federico Sisniega y los intentos de modernización económica en Chihuahua, México 1885-1910", *Revista Española de Estudios Norteamericanos*, Universidad de Alcalá, vol. 7, núm. 11, 1996, pp. 67-86.

¹³⁷ Gerente general, *CHE*, 4 de abril de 1896.

¹³⁸ Era gerente del departamento de manufactura, *Ibid.*, 12 de octubre de 1895.

¹³⁹ Se refiere a la energía eléctrica. *Ibid.*, 30 de agosto y 19 de octubre de 1895; 4 de enero y 4 de abril de 1896.

¹⁴⁰ *ECC*, 25 de abril de 1902.

suficiente para atender la demanda de todo el año; para el aprovechamiento de la resaca, material que en condiciones de baja tecnificación sería desperdiciado, en esta fábrica se usaba “El diablo”, un cilindro-molino que giraba a tres mil revoluciones por minuto para convertir en lana o algodón todo el desperdicio -estopas, por ejemplo y después sería la materia prima para la elaboración de la mezclilla-.¹⁴¹

Ese mismo año, el capital de la empresa sumaba el millón de pesos.¹⁴² Las altas inversiones estaban destinadas a mejorar calidad y cantidad de la producción para convertirla en la fábrica de ropa más grande de la república, según el semanario *Chihuahua Enterprise*; la política agresiva para poder lograr entrar al mercado regional, norte de México y sur de los Estados Unidos, hicieron posible que esta empresa confeccionadora se especializara en las líneas destinadas a la ropa de trabajo -en principio para mineros-, sin descuidar otras áreas, pero además dándose el lujo que otras no se podían dar, es decir, dedicarse sólo a las ventas por mayoreo,¹⁴³ no necesariamente sobre pedido. Esta situación la hace única en el ramo y sólo se comparaba con empresas de la magnitud de la Compañía Cervecera de Chihuahua y la Compañía Harinera de Chihuahua que, por la tecnología utilizada, política de mercadeo y cantidad de producción, tenían asegurada la venta de sus productos. Dentro de las ramas no minero-metalúrgicas, no hay otros ejemplos de este tipo dentro del parque industrial del estado de Chihuahua entre 1890 y 1920.

En 1906 La Paz declaraba producir por año 10 mil docenas de piezas de ropa, con valor de 200 mil pesos: gabardina para obrero, flux de casimir, camisa de manta o de seda cruda y pantalón de mezclilla, utilizando las telas que salían de la Negociación Industrial de Bellavista, también propiedad de Sisniega.¹⁴⁴

Localizada en el 3303 de la avenida Juárez en la ciudad de Chihuahua —su tercera ubicación desde que fue creada—, La Paz era el recinto que albergaba, en el Estado, a la mayor concentración de obreros en un solo lugar, en 1906 sumaban 40 operarios hombres y 250 mujeres con salarios de uno a 10 pesos los primeros y de 75 centavos a 1.25 las segundas,¹⁴⁵ aun cuando el 25 de abril de 1902 *El Correo de Chihuahua* describió que había entre 300 y 400 trabajadores, en su mayoría mujeres, a quienes el señor Sisniega trataba de mantener en las mejores condiciones de trabajo para evitar la desbandada generalizada, ya que en esos años

¹⁴¹ *Ibid.*, 25 de abril de 1902.

¹⁴² *Ibid.*, 23 de mayo de 1902.

¹⁴³ *CHE*, 4 de abril de 1896.

¹⁴⁴ *Anuario de 1906*, pp. 140-141 y *ECC*, 25 de abril de 1902.

¹⁴⁵ *Anuario de 1906*, pp. 140-141. Es conveniente aclarar que las asignaciones salariales respondían a las funciones de cada puesto. Los salarios que rebasan el peso por jornal estaban destinados a los puestos de supervisión y dirección de la planta, por lo general ocupados por trabajadores sumamente especializados y con experiencia en el extranjero. Los puestos destinados a las mujeres eran los de menor especialización y estaba muy relacionados con el trabajo doméstico.

resultaba complicado obtener mano de obra suficiente para conservar en buen ritmo de operación a esta empresa. Este periódico manifestaba que no había más gente trabajando en La Paz porque no acudía a solicitar empleo y que éste estaba asegurado “pues cada vez son mayores las exigencias de esta importante institución”.¹⁴⁶ Sisniega “regalaba” cada año alguna cantidad de dinero en efectivo para que fuera rifado entre las operarias (se aclara que era entre las de sexo femenino); en 1902 fueron 500 pesos con lo cual se formó una sociedad de auxilios mutuos¹⁴⁷ en lugar de rifarse.¹⁴⁸

De proporciones menores a la anterior, existía esta fábrica fundada en 1905, ubicada por la calle Aldama,¹⁴⁹ también en la capital del estado, en manos de la sociedad mercantil Ketelsen y Degetau, sucesores, que en un lapso muy corto llegó a producir una cantidad de ropa similar a La Paz (120 mil piezas con valor de 150 mil pesos en 1906). Contaba con 130 trabajadores, los cuales operaban la maquinaria movida por electricidad. Entre sus especialidades estaban los pantalones, blusas y sacos de mezclilla, oxford verde, azul y caquí, todas ellas de la fábrica del Río Florido de Camargo; también trajes de casimir, vestidos para charro, capas, chalecos y vestidos para jóvenes y niños, con casimires de La Concordia.¹⁵⁰

El resto de las empresas que se dedicaban al ramo textil en el estado eran mucho menores en relación con las ya descritas, se dedicaban a la confección en pequeños talleres operados por muy poca gente, de una o dos hasta 35 personas, dependiendo de la época del año, de la situación financiera de la empresa o del lugar en el que se asentaba. En este grupo se encontraba, por ejemplo, La Industria Nacional, propiedad del comerciante alemán Bernardo Bucher, la cual fue fundada en la ciudad de Chihuahua en 1886 y a casi diez años de iniciadas las operaciones se amplió la planta para poder producir calzado y sombreros. En 1906 se localizaba en la calle Guadalupe Victoria número 307, después de haber ocupado otro local por la calle de Guadalupe, ahí se llegaba a confeccionar un millar de docenas de piezas al año, con valor de 10 mil pesos, laboraban en ese lugar cuatro hombres y veinte mujeres con jornales de \$1.75 y un peso.¹⁵¹

¹⁴⁶ *Idem.*

¹⁴⁷ Las sociedades mutualistas, de ayudas o de socorros mutuos tuvieron su época de efervescencia en el siglo XIX gracias al programa elaborado por Pierre Joseph Proudhon (1809-1865), uno de los pilares del movimiento anarquista en el mundo. Se basa en la solidaridad, la complementariedad y el principio de que cada individuo aporta al resto de la sociedad lo que puede a partir de sus condiciones. En Europa y América Latina las sociedades mutualistas fueron factor importante para el desarrollo del sindicalismo de todas las tendencias políticas. Ver Pierre-Joseph Proudhon, *Sistema de las contradicciones económicas o Filosofía de la miseria*. Trad. Alejandro Bou. Madrid, M. Aguilar, 1932 y Reynaldo Sordo Cedeño, “Las sociedades de socorros mutuos 1867-1880”, *Historia Mexicana*, vol. 33, núm. 1, julio – septiembre de 1983, pp. 72-96.

¹⁴⁸ *ECC*, 14 de enero de 1902.

¹⁴⁹ Después se trasladó a La Llave y 13ª.

¹⁵⁰ *POCH*, 9 de julio de 1905; *Anuario 1906*, pp. 140-141; *Anuario 1909*, pp. 126 y 150; *Album del Centenario*, s. p.

¹⁵¹ *CHE*, 21 de septiembre de 1895, 4 de enero y 10 de agosto de 1896; *Anuario 1906*, pp. 140-141 y *Anuario 1909*, p. 126.

Por otra parte, en La Favorita, a espaldas de la fábrica de gaseosas San Francisco, sobre la avenida Juárez, 50 mujeres y seis hombres confeccionaban medias y calcetines (15 mil docenas de pares al año con valor de 50 mil pesos en 1906, que aumentó su valor hasta los 80 mil en 1909), la empresa estaba organizada como sociedad anónima y su gerente era el señor Vicente Alderete.¹⁵²

Otra de las sociedades mercantiles que incursionaron en el campo de la manufactura textil fue la formada por Bünsow y Gutiérrez, que estableció la fábrica de ropa El Nuevo Mundo en 1905, con el trabajo de doce operarios, quienes producían ropa con un valor de 30 mil pesos anuales en 1906 y cuyo monto bajó a sólo 10,800 pesos, tres años después. Los anuarios de 1906 y 1909 marcan una tendencia clara sobre los salarios pagados por esta empresa, sin tomarlos como las cantidades exactas que se pagaban, sí hay una gran diferencia con otros establecimientos del mismo tipo, pues se definen jornales de 2.50 pesos en 1906 y de dos pesos en 1909. La ubicación de esta fábrica era primero en la calle Victoria y posteriormente en Aldama y 2^a.¹⁵³

Las Tres B.B.B. de Simón Picard y hermanos, fundada en 1904, era otra de esas empresas confeccionadoras de ropa que se lograron gracias a la reinversión de capitales comerciales en este giro; su producción anual en 1906 sumaba los 30 mil pesos y operaba con 15 trabajadores que, al igual que la empresa anterior, devengaban un jornal diario de dos pesos; en 1909 se le atribuyó una producción con valor sólo de nueve mil pesos, lo que podría indicar que la crisis de 1907–1908 habría afectado las inversiones de la empresa o el mercado tuvo una contracción tal que era incosteable elevar el ritmo de la producción. Los talleres de Las Tres B.B.B. -nombre que se hizo tradicional para los establecimientos de la época en muchos lugares de la república- se ubicaban en la esquina de Victoria e Independencia (en el mismo lugar en el que por años estuvo el Hotel del Real).¹⁵⁴

También en la ciudad de Chihuahua se instalaron las sociedades llamadas La Novedad y El Trébol. La primera de ellas nació al juntarse capitales de H. S. Lowenberg (antiguo empleado de Sisniega en La Paz) y de Wisbrum Hermanos (un par de alemanes que habían sido dependientes en el negocio de los hermanos Dale). La Novedad fue establecida en 1905 para producir ropa hecha en la calle Doblado número 123, de donde salió mercancía por 32 mil pesos durante 1909.¹⁵⁵ El Trébol fabricaba medias con apoyo de maquinaria eléctrica en la calle

¹⁵² *Anuario 1906*, pp. 140-141 y *Anuario 1909*, pp. 125 y 150.

¹⁵³ *Ibid.*, pp. 140-141 y *Anuario 1909*, p. 151.

¹⁵⁴ *Ibid.*, pp. 140-141.

¹⁵⁵ *Directorio 1907*, p. 17; *Anuario 1909*, pp. 126 y 150.

Allende número 2914, era propiedad de una sociedad en comandita¹⁵⁶ establecida en 1907 encabezada por Vicente Alderete, en 1909 su producción llegó a los 120 mil pesos.¹⁵⁷

Fuera de la capital estatal la producción textil era menor en cuanto al número de establecimientos. Ya se ha hecho referencia a las fábricas de Talamantes, Dolores y Bellavista, todas ellas al sur del estado. En la misma región se encontraba La Vencedora, en Jiménez (antes Huejuquilla), propiedad del comerciante polaco Marcos Russek y que había emprendido este negocio industrial desde 1898; el giro de la empresa era la confección de ropa en general, cuya producción alcanzó las dos mil docenas en 1906, gracias al trabajo de 33 operarios, casi todos ellos del sexo femenino, a quienes ese año se les pagaba un salario de un peso diario. La Vencedora en realidad era nombre de todo el conjunto de establecimientos que poseía Russek en la plaza Carlos Pacheco de la villa de Jiménez, que incluía una tienda mixta, el taller de confección, un molino de harina y otras inversiones.¹⁵⁸

En la calle del Porvenir número 49 en Ciudad Juárez, E. B. Welch estableció una fábrica de colchones, colchas y almohadas, cuyo valor anual en 1909 era de 80 mil pesos. Utilizaba maquinaria eléctrica de 30 HP y gastaba 25 pesos diarios en salarios.¹⁵⁹ Esta era la única empresa textil en la ciudad fronteriza.

En la parte noroccidental de la entidad, en Ascención, desde 1904 funcionó La Industrial, fábrica propiedad de Tomás R. Montelongo, en la cual nueve personas con un jornal diario de un peso, producían sarapes con valor anual de ocho mil.¹⁶⁰ Con el mismo giro había un par de talleres en el municipio de Guerrero, el primero, en la hacienda El Rosario, propiedad de Gabriel Sáenz, fundado en 1892, que producía 1 200 kg de sarapes con valor de 2 400 pesos al año, con tres operarios que ganaban un peso diario. En la hacienda de San Antonio, Ramón A. Sáenz fundó en 1892 otro taller que producía la misma cantidad de sarapes y también estaba a cargo de tres operarios con el mismo jornal.¹⁶¹ En Santa Isabel, muy cerca de Chihuahua, estaba La Unión,

¹⁵⁶ En el Artículo 493 de la Sección I, Capítulo vii del Código de Comercio de 1884 se establecía que la sociedad en comandita “es aquella en que uno ó varios socios no contribuyen más que con su capital, para estar á las resultas de las operaciones dirigidas exclusivamente por otro ú otros socios que contribuyen con su capital y con su industria, y que manejan la compañía bajo una denominación social.” *Código de Comercio de los Estados Unidos Mexicanos expedido en virtud de la autorización concedida al Ejecutivo por decreto de 15 de diciembre de 1883*. México, J. Valdés y Cueva – R. Araujo, 1884, p. 114. En el nuevo Código de Comercio de 1889, Capítulo iv Artículo 154, se lee que “La sociedad en comandita simple es aquella que celebran uno ó varios socios comanditados, ilimitada y solidariamente responsables de las obligaciones sociales, con uno ó varios socios comanditarios que no son responsables de las deudas y pérdidas de la sociedad, sino hasta la concurrencia del capital que se comprometan á introducir á ella.” Publicado en el *Diario Oficial de la Federación*, 15 de septiembre de 1889. Salvo algunas modificaciones y una gran cantidad de cambios en las leyes reglamentarias, el Código de 1889 sigue siendo vigente en la República Mexicana.

¹⁵⁷ *Anuario 1909*, pp. 125 y 150.

¹⁵⁸ *Ibid.*, pp. 142-143; *Anuario 1909*, p. 130.

¹⁵⁹ *Ibid.*, p. 141.

¹⁶⁰ *Ibid.*, pp. 140-141.

¹⁶¹ *Ibid.*, pp. 140-141.

otra fábrica de sarapes que era manejada por la sociedad formada por Terrazas Primos, su magnitud era más modesta y sólo llegaba a producir 125 docenas anuales con valor de 7500 pesos, con 12 operarios cuyo jornal era de 50 centavos.¹⁶²

Diseminados por varios rumbos de la entidad, se encontraban otros talleres manufactureros de sarapes, su producción era mínima. El menos grande de éstos era propiedad de la Corralitos Land and Cattle Company, que en 1909 producía prendas por 1440 pesos anuales; además, estaban dos establecimientos en Carretas y tres en el Valle de Olivos; en Saucillo y Rosales también existieron talleres de este tipo. Ninguno de ellos llegaba a producir al año sarapes cuyo valor excediera los mil pesos.¹⁶³

Como un complemento a las empresas que utilizaban el algodón como materia prima, en 1905 Guillermo Acress fundó un despepitador de vapor, pero no se especifica el lugar de su ubicación.¹⁶⁴ Y hasta 1906 se tiene noticia del despepitador que había abierto en Saucillo el señor Eugenio Campos en 1903, lograba sacar al año 44 mil kg de algodón despepitado con valor de 37,600 pesos, su maquinaria era movida por vapor producido por la combustión de leña y mantenía a 10 operarios con un jornal diario de un peso.¹⁶⁵

En conclusión, la manufactura textil dentro del estado de Chihuahua ocupó un lugar importante dentro de las actividades de transformación durante la época porfiriana. El número tan crecido de unidades de producción de este tipo fue promovido por la necesidad de contar con confecciones especiales para la creciente demanda de los operarios en centros mineros, principalmente, tanto del estado como de la región que conforma el norte de México y el sur de los Estados Unidos, donde casi no era producido este tipo de vestimenta.

No existen datos suficientes para poder hacer un balance exacto de lo que significó para la economía estatal o regional esta clase de industria, pero con lo poco que se ha podido consultar se puede inferir que hubo una interacción entre la producción de manufacturas textiles y la de bienes agropecuarios: las compañías de hilados y tejidos nacieron y se desarrollaron gracias a la producción de algodón y lana en la región, al mismo tiempo, ésta se vio estimulada por la ubicación de las primeras. Revisando las tendencias de la producción de materias primas, es muy probable que el algodón chihuahuense no haya sido suficiente para cubrir a la industria textil, por lo que fue necesario echar mano del algodón lagunero¹⁶⁶ y el de los Estados Unidos.

¹⁶² *Ibid.*, pp. 140-141.

¹⁶³ *Ibid.*, pp. 140-143; *Anuario 1909*, pp. 144-146.

¹⁶⁴ *POCH*, 9 de julio de 1905.

¹⁶⁵ *Anuario 1906*, 142-143.

¹⁶⁶ Véanse Mario Cerutti, "La Compañía Industrial Jabonera de la Laguna; comerciantes, agricultores e industria en el norte de México (1880-1925)" en Carlos Marichal y Mario Cerutti, compiladores, *Historia de las grandes empresas en México, 1850-1930*. México, Universidad Autónoma de Nuevo León – Fondo de Cultura Económica, 1997, pp. 167-199; Juan Ignacio Barragán y Mario Cerutti, *Juan F. Brittingham y la industria en México*,

Por otra parte, la existencia de las empresas textiles tuvo sus altibajos, a pesar de contar con fechas de concesiones otorgadas y de algunas estadísticas en distintos tiempos, sin poder llegar a conformar series, da la impresión de que todas las compañías, con algunas excepciones, sufrieron temporadas malas (por falta de materias primas, de mano de obra o de un mercado seguro) en las que tuvieron que reducir la producción y hasta cancelarla. En el *Anuario estadístico de la República Mexicana* de 1898, por ejemplo, sólo se menciona la existencia de una fábrica de hilados y tejidos en operación, y otras dos registradas como paralizadas;¹⁶⁷ la que estaba en activo sólo usaba maquinaria de tipo antiguo y su producción de telas no alcanzaba a representar una décima de punto porcentual, ni la de hilos las dos décimas en la escala nacional.¹⁶⁸

En 1900 se menciona la existencia de cuatro fábricas de hilo y tejidos de algodón en el Estado, de las cuales sólo tres estaban en actividad (de las 134 del país), la producción de estas cuatro no llegaba a representar el uno por ciento de telas ni el 0.1% de hilos a nivel nacional, en ese entonces, las tres fábricas ocupaban a 437 operarios.¹⁶⁹

Por otro lado, es digno de notar que, a partir de la década de 1890, e independientemente de las estadísticas oficiales, hay un incremento en las inversiones de esta rama industrial. La capitalización de Bellavista, Dolores y Talamantes y la creación de las grandes fábricas de ropa, además de los pequeños talleres en Chihuahua y el sur del estado entre 1890 y 1905, hacen ver que con el paso del tiempo se abría el interés hacia este tipo de empresas, interés que desapareció de inmediato después del estallido de la revolución en noviembre de 1910, cuando las condiciones óptimas para su desarrollo desaparecieron. El establecimiento de las grandes compañías mineras en Chihuahua, así como la ampliación de las vías ferrocarrileras ampliaron la demanda de las confecciones chihuahuenses que, por otra parte, lograron penetrar el mercado del suroeste de los Estados Unidos.

Producción de harina de trigo

Otra de las ramas industriales que tuvieron un fuerte impulso durante el porfiriato, después de haber existido de manera permanente, aunque poco estable, fue la de transformación del trigo en harina y su posterior industrialización (pan, galletas y pastas alimenticias). Resulta significativo que las estadísticas oficiales marquen un considerable aumento en la producción

Monterrey, Urbis Intemacional, 1993 y Manuel Plana. *El reino del algodón en México: la estructura agraria de La Laguna, 1855-1910*. Monterrey, Universidad Autónoma de Nuevo León, 1996.

¹⁶⁷ *Anuario estadístico de la república mexicana de 1898*. La que estaba en operación podría ser Bellavista y las paralizadas, las de Talamantes y Dolores, pero también La Industria.

¹⁶⁸ *Ibid.*, pp. 84-85. Ese año había registradas 95 fábricas de hilados y tejidos en el país.

¹⁶⁹ *Anuario estadístico de la república mexicana, 1900*, pp. 76-77.

de harina de trigo entre 1877 y 1906, en ese lapso la cantidad de harina salida de molinos chihuahuenses se multiplicó por 50: de 400 toneladas en 1877 a 20,233 en 1906.

Lo aquí constatado pudiera resultar fuera de la realidad en cuanto a la exactitud de las cifras. Lo que sí puede afirmarse es que la producción harinera sufrió un enorme incremento a lo largo de la era porfiriana en Chihuahua, impulsada por la concentración de inversiones que abrieron el abanico de oportunidades de empleo para miles de personas que demandaban cantidades cada vez mayores de harina y sus productos; por las facilidades en cuanto a transporte se refiere, que surgieron con la construcción de los ferrocarriles, así como por el aumento en la producción triguera, logrado en el área occidental de la entidad por la apertura de nuevas tierras a su cultivo y, al mismo tiempo, por las inversiones realizadas para mejorar las tecnologías empleadas en el proceso de molienda.

Como sucede con otras actividades y ramas de la producción, una visión más o menos completa de la industria harinera se puede lograr sólo hasta el año de 1906, cuando la Secretaría de Gobierno del Estado comenzó a publicar sus anuarios estadísticos. Antes, hay datos aislados que impiden integrar un panorama generalizado sobre este giro.

En la década de 1880 Francisco Paschal y Eugenio H. Marshall reunieron 10 mil pesos para iniciar un negocio de compra de trigo para convertirlo en harina producida por un molino impulsado por vapor, a orillas del río Chuvíscar en la ciudad de Chihuahua.¹⁷⁰ Poco tiempo después, José Valenzuela, el mismo personaje que se dedicaba al deslinde de las tierras del estado y que se había asociado desde hacía unos años antes con Manuel de Herrera y Celso González en las actividades mercantiles, rentó a los alemanes Ernesto Reif y Carlos Rzechacsek el Molino y Galera de Oriente, en la misma capital, en mil pesos anuales.¹⁷¹ En la frontera también se emprendía este tipo de negocios y los señores Buchannan y Powers de El Paso, construyeron en Ciudad Juárez una rueda de 17 pies de diámetro para ser movida por el agua del Bravo para un molino de harina, cerca del cruce del ferrocarril Central.¹⁷²

En la época del auge de las inversiones, en 1895, Miller Williams y el gerente Ituri del molino de harina ubicado al norte de la ciudad de Chihuahua, mencionaban que el negocio iba bien, la producción de trigo durante la temporada fue muy grande y teniendo este molino la reputación de “sólo realizar trabajos de primera calidad”, los encargados esperaban bastante afluencia de productores. Al año siguiente, el mismo molino recibió cilindros que aumentarían la producción y la calidad de las harinas.¹⁷³

¹⁷⁰ AGNCH, protocolos del licenciado A. E. Pérez, Chihuahua, 1 de agosto de 1883.

¹⁷¹ *Ibid.*, protocolos del licenciado Antonio Sánchez Aldana, Chihuahua, 3 de mayo de 1888. Ha sido imposible saber desde cuándo estaba en operación este molino y si era de propiedad exclusiva de Valenzuela.

¹⁷² *EPH*, 28 de enero de 1890.

¹⁷³ *CHE*, 14 de diciembre de 1895 y 7 de marzo de 1896.

Dentro de la tónica del mejoramiento tecnológico, de la producción harinera, en Ciudad Juárez Inocente Ochoa y su yerno Alejandro N. Daguerre formaron la sociedad Ochoa y Daguerre para explotar un molino de cilindros movido por vapor, que en principio se localizó en la calle del Comercio, en el centro de la ciudad o Partido Juárez; la empresa tendría como razón social Molino de Cilindros de Ciudad Juárez, con un capital de nueve mil pesos, compuesto por el terreno, las instalaciones, la maquinaria y los enseres.¹⁷⁴

En 1888 se creó la Compañía Harinera de Chihuahua, S.A., y desde El Paso, su principal periódico publicaba la nota del desarrollo de un negocio con grandes logros:

Este negocio se estableció hace diez años, el actual propietario adquirió la planta en agosto de 1896. El edificio que ocupa es amplio y bien equipado con la maquinaria y aparatos más modernos que se conocen para estos menesteres y son movidos por vapor. Su capacidad es de 100 barriles de harina diarios y la demanda es completamente igual a la de su oferta. Su comercialización está muy extendida y aun se incrementa debido al alto grado de calidad de su producto, así como también a los métodos liberales y exitosos puestos en operación por su gerente, el señor Víctor Héctor. El principal tipo de harina producido por este molino es el “Aurora”, que tiene gran demanda a través del estado y la ciudad de Chihuahua. Se da empleo a una mano de obra especializada y los pedidos por correo son atendidos de inmediato. Las instalaciones están ubicadas junto a la vía del Ferrocarril Central Mexicano, lo que facilita el embarque de la harina. El señor Héctor es un empresario muy atento y emprendedor, se le guarda gran estima en esta parte del país. Se le califica como patriótico y siempre está pendiente para colaborar en cualquier empresa que signifique un avance para el estado y la ciudad. Víctor Héctor nació en Francia pero radica en la República Mexicana desde hace quince años.¹⁷⁵

Para 1902 tenía un capital de 400 mil pesos y reservas por 100 mil, con tres molinos: La Vencedora en Jiménez, La Unión en Santa Rosalía y La Aurora en Chihuahua, en avenida Juárez número 3333. En el consejo de administración estaban los socios más fuertes: Federico Sisniega como presidente, Jesús Sáenz Aguilar como gerente y el tesorero Enrique C. Creel, pero la compañía fue integrada también con capitales de las zonas trigueras de Camargo y Jiménez; por ejemplo, de esta última población, Marcos Russek participó con su molino La Vencedora. En este mismo año, la compañía pagaba a los productores el kilogramo de trigo a ocho centavos, o seis pesos por hectolitro, entregado en cualquiera de sus molinos.¹⁷⁶

¹⁷⁴ AGNCH, protocolos del licenciado Angel Seijas, Ciudad Juárez, 21 de marzo de 1899.

¹⁷⁵ *EPH*, 22 de marzo de 1897.

¹⁷⁶ *ECC*, 8 de febrero y 10 de junio de 1902.

Aun para una empresa de la magnitud de la Harinera de Chihuahua, los datos son mínimos e irregulares. Si en 1902 *El Correo* había mencionado los tres molinos, las estadísticas oficiales llevan a la confusión, pues en 1906 sólo marcan el de La Unión y en 1909 éste y el de Chihuahua, sin nombrar en ambos casos al de Jiménez. Por otra parte, la producción registrada en 1906 da una idea de la capacidad de la empresa, al producir casi el 30% de las harinas en el estado sólo a través del molino en Camargo, con seis mil toneladas anuales, en 1909 el mismo molino producía harina cuyo valor representaba el 60% de los 22 que se especificaron, ya que al de Chihuahua no se le asignaron cantidades.¹⁷⁷

La Harinera de Chihuahua fue producto de la concesión otorgada por el Congreso local a Federico Sisniega, Enrique C. Creel y socios, el 26 de mayo de 1900, para establecer una panadería, fábrica de galletas y un molino harinero, a los cuales se les exentó del pago de impuestos sobre su capital por cinco años, término que fue ampliado por diez más a partir de mayo de 1905.¹⁷⁸ Según Mark Wasserman, la compañía abastecía de harina a la capital del estado y al 70% del resto de la entidad.¹⁷⁹

Como complemento a las harinas estaba la elaboración de productos que las utilizaban como materia prima: galletas y pastas. Los socios de la Harinera de Chihuahua orientaron algunas de sus inversiones hacia el aprovechamiento de la producción emanada de los molinos al fundar la fábrica de galletas La Estrella, que para 1902 colocaba toda su producción en los locales comerciales de la ciudad capital con productos como las “Baias de fruta”, “Galletas de soda” y “Bizcocho de Graham”. Jesús Sáenz Aguilar combinó sus tareas como gerente de la Harinera con el mismo cargo en La Estrella a partir de marzo de 1902, cuando sustituyó al doctor Watts.¹⁸⁰ En 1906 con 25 operarios encargados de la producción, La Estrella llegó a producir 400 toneladas de galletas con un valor de 100 mil pesos. Luis Terrazas y sus socios vendieron la planta en 1910.¹⁸¹

También en 1902 se instaló la empresa dedicada a la preparación de pastas para sopa, en abril se efectuaron las primeras pruebas de la maquinaria, cuya capacidad sería de 36 barriles al día. Además de la elaboración de pastas de todas clases, contaba con un molino de harinas anexo.¹⁸²

¹⁷⁷ Véanse *Anuario 1906* y *Anuario 1909*.

¹⁷⁸ Francisco R. Almada, *La revolución en el estado de Chihuahua*, tomo 1, INEHRM, México, 1965, p. 68.

¹⁷⁹ Mark Wasserman, *Capitalistas, caciques y revolución. La familia Terrazas de Chihuahua, 1854-1911*, Grijalbo, México, 1984, p. 126.

¹⁸⁰ *ECC*, 22 de enero y 3 de marzo de 1902.

¹⁸¹ *Anuario 1906*, p. y M. Wasserman, *Op. Cit.*, p. 129.

¹⁸² *ECC*, 30 de abril de 1902. El molino al que se refiere no está registrado como tal en las estadísticas, además, no se menciona el nombre ni propietario del negocio.

Bebidas alcohólicas

Como en toda la república, la producción de bebidas alcohólicas en Chihuahua era de suma importancia en la economía local y para la población en general. La geografía de las bebidas estuvo delimitada a lo largo del periodo porfiriano: el mezcal de sotol se elaboraba en los llanos semidesérticos del oriente y norte de la entidad, el mezcal de lechuguilla hacia la zona de barrancos, en el extremo occidental de la sierra, mientras que el vino y el aguardiente de uva en las zonas de Aldama y Paso del Norte. La posibilidad de acarrear grandes cantidades de mercancía por tren y el desarrollo de tecnologías alemanas y norteamericanas, compradas por capitalistas chihuahuenses, abrieron la posibilidad de que algunas de las bebidas tradicionales fueran desplazadas, en parte, por la cerveza que se empezó a producir en el estado durante la última década del siglo pasado.

Hacia 1877, según las estadísticas oficiales, el estado de Chihuahua producía 1795 barriles de aguardiente de uva, que representaba el 31% a nivel nacional; dentro de los derivados de la uva, también su producción era de magnitudes enormes puesto que llegaba al 45.6% de vino blanco y al 50.9% de tinto. Veinte años después, en 1898, los productos de uva chihuahuenses no representaban siquiera el uno por ciento nacional en las estadísticas presentadas por el gobierno central.¹⁸³ Sin embargo, los periódicos locales -en El Paso- hablan de la importancia de la producción de uva, vinos y aguardiente en la región. De 1882 a 1888, la exportación de uva se multiplicó diez veces y el valor de los vinos del lugar que se vendían a compradores del otro lado de la frontera se mantenía en alrededor de los dos mil pesos anuales,¹⁸⁴ y de acuerdo a las autoridades del lado mexicano, el promedio de vino y aguardiente producido en Paso del Norte que se exportaba era de 3 mil litros anuales.¹⁸⁵

La que al parecer no tuvo una caída tan drástica, en cuanto a los niveles absolutos, fue la producción de mezcales, bebidas destiladas de los jugos de agaves propios de las diferentes zonas del Estado. En 1877-78 se registraron 4308 arrobas¹⁸⁶ de licores diversos no derivados de uva (2.3% de la producción nacional); en 1898, con el trabajo de 38 fábricas, la cantidad ascendía a 256,844 litros (2.7% con respecto a la del país). En 1906 fueron registrados 20 establecimientos con una producción que apenas rebasaba los 141 mil litros anuales, es decir, una disminución casi del 50% con respecto a lo manifestado sólo ocho años antes (ver cuadro II.13).

¹⁸³ *Estadística de la República Mexicana... 1877-1878 y Anuario estadístico de la República Mexicana, 1898*, pp. 88-89.

¹⁸⁴ M. González de la Vara, *Región, frontera y capitales...*, *Op. Cit.*, p. 146 a partir de *EPH*, 29 de diciembre de 1888.

¹⁸⁵ *Ibid.*, p. 165.

¹⁸⁶ 69 488 litros.

Cuadro II.13. Producción anual de mezcales en 1906 ¹⁸⁷			
<i>Localidad, Distrito</i>	<i>Propietario</i>	<i>Tipo mezcál</i>	<i>Litros</i>
Guadalupe, Bravos	Amador Elías	Sotol	36 000
Ascensión, Galeana	José M. Anchondo	Sotol	10 000
La Caña, Arteaga	Luis Valenzuela	Lechuguilla	5 000
La Caña, Arteaga	Teófilo Carrizosa	Lechuguilla	5 000
La Caña, Arteaga	Pánfilo Ruiz	Lechuguilla	5 000
Milpillas, Arteaga	Refugio Reyes	Lechuguilla	5 000
Milpillas, Arteaga	Saturnino Perea	Lechuguilla	5 000
Milpillas, Arteaga	Manuel Aguilar	Lechuguilla	5 000
Guadalupe, Arteaga	Jesús Armenta	Lechuguilla	5 000
Guadalupe, Arteaga	Anastacio Armenta	Lechuguilla	5 000
Guadalupe, Arteaga	Jesús Rodríguez	Lechuguilla	5 000
San Agustín, Arteaga	Pablo Willis	Lechuguilla	6 000
San Agustín, Arteaga	Casiano Willis	Lechuguilla	6 000
Güisivo, Arteaga	Jesús M. Morales	Lechuguilla	5 000
Saucillo, Arteaga	Epifanio Zamorano	Lechuguilla	6 000
Saucillo, Arteaga	Víctor Zamorano	Lechuguilla	5 000
Plátanos, Arteaga	Teodoro Cabrera	Lechuguilla	5 000
Providencia, Arteaga	Reyes Ramos	Lechuguilla	5 000
Chihuahuiilla, A. del Río	Ernesto Gómez	Lechuguilla	2 800
Julimes, Camargo	Santiago Arrieta	Sotol	10 000
20 destiladoras	<i>T o t a l e s</i>		141 800

Una de las razones más lógicas para explicar la caída de la producción tanto de los vinos y aguardientes de uva como de los mezcales, es la fabulosa cantidad de cerveza introducida y producida en la misma entidad a finales de la última década del siglo XIX. La uva y sus derivados casi desaparecieron de los esquemas de producción en Chihuahua y aunque la disminución de los mezcales también fue significativa, la magnitud de sus productos era considerable, máxime que se producían y distribuían en los lugares de mayor dificultad para el acceso de los productos cerveceros chihuahuenses, en los barrancos de la sierra y en las zonas menos pobladas del semidesierto oriental.

¹⁸⁷ *Anuario 1906*, pp. 140-143.

La modernización fabril

En el estado de Chihuahua fueron contados los negocios que respondieron a la transformación, debido a la magnitud que significó la construcción de las vías férreas; es decir, los capitalistas de la región se mostraron en cierta medida conservadores en cuanto al destino de sus recursos económicos, mantuvieron posiciones en las ramas especulativas y dentro de las que implicaba el aprovechamiento de los recursos naturales para ser vendidos como materias primas.

Las empresas que se dedicaron a adquirir lo último en tecnologías transformadoras y que, de alguna manera, representaron la tan ansiada modernización del aparato productivo chihuahuense se pueden contar con los dedos de ambas manos, y sobran: la Compañía Cervecera de Chihuahua, la fábrica de ropa La Paz, la Compañía Industrial Mexicana, la casa empaedora de carnes y derivados La Internacional, la Compañía Harinera de Chihuahua y la Compañía Industrial Jabonera de la Laguna.¹⁸⁸ Acerca de la fábrica de ropa y la productora de harinas, en el apartado anterior se les ha hecho mención y se les ha descrito.

Además de considerarlas como lo más representativo del proceso modernizador de las actividades productivas en el estado de Chihuahua, todas estas empresas tuvieron en común el haber sido ideadas, fundadas, capitalizadas y dirigidas por la misma gente, en todas excepto una (La Paz), Enrique C. Creel aparece como uno de los principales socios y en casi todas ellas estuvo don Federico Sisniega; otros denominadores comunes fueron Luis Terrazas, Juan Terrazas, Juan Creel y Alberto Terrazas. Por otra parte, dichos seis establecimientos se ubicaron en la ciudad de Chihuahua, teniendo la harinera dos sucursales, en Jiménez y Camargo, mientras que el local de Chihuahua de la jabonera era sucursal del mayor localizado en Gómez Palacio.

Compañía Industrial Mexicana, S. A. (CIM)

El Congreso estatal otorgó a Enrique Creel el 25 de julio de 1889, una concesión para abrir una fundición de hierro y acero, empresa nombrada Compañía Industrial Mexicana, S. A. El privilegio consistió en la exención de todos los impuestos estatales y municipales por 15 años sobre la fábrica, las materias primas y la producción; el capital con el que se inició la empresa sumaba 300 mil pesos.¹⁸⁹

Pronto se destacó dentro de la industria nortea al convertirse en abastecedora de empresas mineras tan alejadas como Zacatecas, del gobierno estatal y de los ayuntamientos de Chihuahua,

¹⁸⁸ En esta categorización se deja a un lado a las plantas fundidoras de fierro y acero como la de *ASARCO* en Ávalos y a los enormes aserraderos establecidos a lo largo del ferrocarril Río Grande, Sierra Madre y Pacífico, después nombrado del Noroeste de México, que los consideramos como productores de materias primas y no de mercancías terminadas para su consumo.

¹⁸⁹ Francisco R. Almada, *La Revolución...*, *Op. Cit.*, p. 66 y *Anuario 1907*, p. 85.

de compañías ferrocarrileras y de pequeños empresarios. Por ejemplo, fue la planta que por primera vez en la república fabricó estufas de leña que serían usadas en todo el país.¹⁹⁰ Para lograr sus objetivos, Creel se asoció con inversionistas ingleses y norteamericanos (sin dejar de mantener el control financiero de la empresa) y contrató a personal especializado que hubiera trabajado en plantas similares en los Estados Unidos, cuyos salarios eran mayores a los del personal nacional contratado para las mismas tareas, pero la proporción entre anglos y mexicanos fue disminuyendo con el paso del tiempo, no así las diferencias salariales. La idea de mantener especialistas foráneos era la de capacitar a los operarios mexicanos que no habían tenido experiencia en esta rama industrial con los niveles tecnológicos que se pretendían imponer en el proceso productivo; hacia la segunda mitad de la primera década de este siglo, entre 1906 y 1909, los nacionales ya dominaban los pasos de la producción en la CIM y los empleados extranjeros se habían ido separando poco a poco, para regresar a su país o emprender nuevos negocios en el estado de Chihuahua (ver cuadro II.14).

¹⁹⁰ *Enciclopedia de México*, tomo 3, p. 376.

Cuadro II.14. Algunos empleados extranjeros en la CIM ¹⁹¹			
<i>Nombre</i>	<i>Procedencia</i>	<i>Puesto</i>	<i>Año</i>
Frank Fletcher	Inglaterra	superintendente/gerente	1895
Thomas Fletcher ¹⁹²	Inglaterra	presidente	1887
Mr. Clapper	EUA	fundidor	1895
Mr. Barker	EUA	fundidor	1895
E. L. Chatan	EUA	maquinista	1895
Perey Brant	EUA	jefe de dibujantes	1895
A. P. Hume ¹⁹³	EUA	fundidor	1895
B. Allen	EUA	electricista	1895
Bert Clapper	EUA	jefe de deportes	1895
H. Drysdale	EUA	capataz del taller de máquinas	1895
William Farrant	EUA	ayudante de capataz superintendente	1895
F. E. Davis	EUA	maquinista	1895
Mr. Purvis	EUA	mecánico	1895
Mr. Phillips	EUA	mecánico	1895
Percy Bryant	EUA	mecánico	1895
Charles McKay	EUA	empleado	1895
Mr. O'Hare	Irlanda	jefe de herreros	1896
Gus Munsen	EUA	mecánico	1896
Gertrude Mauer	EUA	mecanógrafa	1896
William Dresler	EUA	electricista	1896
C. F. Davis	EUA	electricista	1896
Harry Cottrell	Inglaterra	maquinista	1896
J. D. McKenzie	EUA	maquinista	1896
George R. Lunt	EUA	superintendente	1896
Fred Havil	EUA	maquinista	1896
Henry Ames	EUA	empleado	1902
Mr. Greenwood	EUA	superintendente	1907

En 1895 la empresa se destacó por haber fabricado por encargo de la Chihuahua Mining Co., para sus operaciones de la mina Santo Domingo en Santa Eulalia, la maquinaria de un elevador que sacaría el mineral de un túnel de más de 600 metros de profundidad;¹⁹⁴ entre lo fabricado por la compañía estaba la rueda de malacate de 140 pulgadas de diámetro con un peso de 10,500 libras.¹⁹⁵ Ese mismo año, siendo Juan A. Creel el gerente de la empresa, su hermano Enrique obtuvo la concesión en el ayuntamiento de la capital para abastecer de energía eléctrica a la

¹⁹¹ La información procede de múltiples números del periódico *Chihuahua Enterprise (CHE)*.

¹⁹² Antes de ingresar a la CIM había establecido las fundiciones en Pinos Altos y Cusihuiríachi; *Ibid.*, 30 de agosto de 1895.

¹⁹³ Proveniente de la Batopilas Mining Co., *Ibid.*, 7 de diciembre de 1895.

¹⁹⁴ *CHE*, 3 de agosto de 1895 y *El Minero Mexicano*, tomo 27, núm. 17, 24 de octubre de 1895. Mientras la minera se hacía cargo de preparar el paso para el elevador, éste era construido en la Industrial Mexicana.

¹⁹⁵ *El Minero Mexicano*, tomo 27, núm. 16, 17 de octubre de 1895: “se asegura que acaso sea la más grande pieza de su género que se haya fundido hasta ahora en el país”.

ciudad, delegando en la CIM la responsabilidad del cumplimiento; la empresa fabricó para tal efecto una máquina nueva “la primera de su clase jamás construida en México, además de ser una pieza encomiable”.¹⁹⁶ Al tiempo se construía un par de calderas: “las máquinas más finas de este tipo que se hayan construido en México”,¹⁹⁷ según palabras del *Chihuahua Enterprise*.

En el mismo periódico, la CIM se anunciaba como manufacturera de “maquinaria para minería, trabajos de elevación de materiales, baterías, trituradoras, molinos centrífugos, cazos de amalgamación, molinos, quebradoras, concentradoras, hornos; toda clase de máquinas de vapor, carros para minas, aparatos para luz eléctrica, bandas de hule, tuberías y empaques”.¹⁹⁸ Entre lo que fabricó están sillas y escritorios para escuelas y oficinas del gobierno estatal, fundición de minerales de plata y una máquina de vapor de 200 HP con válvula cilíndrica (“la primera hecha en México”).¹⁹⁹

En un proceso de ensanchamiento de su cobertura, la empresa paró durante dos semanas, a principios de 1896, su molino de rodillos para efectuar mantenimiento y entrar en una fase de expansión, después de lo cual C. C. Harris, conocido comerciante norteamericano en Jiménez, patentó un molino manual para maíz, café y especies, mandó hacer su molde en San Francisco y regresó a Chihuahua con él para que la CIM lo produjera en serie;²⁰⁰ también fue contratada por la San Rafael Mining Co. para fabricarle un “descomunal cilindro”, “el más grande construido en México”, con un peso de 14 toneladas;²⁰¹ compró un viejo puente desechado por el ferrocarril Central y lo arregló en sus talleres; le mandaron hacer 20 molinos trituradores al mismo tiempo que la Compañía Restauradora de Guanaceví le firmó contrato por 350 mil pesos para la fabricación de toda la maquinaria necesaria para el tratamiento de minerales, incluyendo las baterías.²⁰² J. D. McKenzie, un experto en maquinaria de San Francisco, llegó especialmente contratado para supervisar la construcción de la planta minera y su posterior instalación.²⁰³

Todo parece indicar que 1896 fue un año bueno para la CIM, puesto que en abril sus contratos sumaban 500 mil pesos y los talleres trabajaban a su máxima capacidad, con todos los operarios posibles. El 16 de mayo, la publicación que aparecía en inglés cada semana en la capital de Chihuahua describía:

La orden 5328 es la más grande que se haya conocido en México [...] consiste en un cilindro de 5 pies de diámetro y 11 pulgadas de juego, con un peso de 16 mil libras. [...] No se podría haber construido mejor en los Estados Unidos.

¹⁹⁶ *CHE*, 17 de agosto de 1895.

¹⁹⁷ *Idem*.

¹⁹⁸ *Ibid.*, 28 de septiembre de 1895.

¹⁹⁹ *Ibid.*, 5 de octubre, 9 y 23 de noviembre de 1895.

²⁰⁰ *Ibid.*, 4 de enero y 22 de febrero de 1896.

²⁰¹ *Ibid.*, 8 de febrero de 1896.

²⁰² *Ibid.*, 14 de marzo de 1896.

²⁰³ *Ibid.*, 10 de abril de 1896.

Siempre se ha trabajado duro, pero nunca como ahora [...] Es la única planta de la República con capacidad de sacar todo el trabajo que se le encarga. El cilindro es para la Compañía Minera de San Rafael de Zacatecas, es copia del que se hizo en Inglaterra hace cuarenta años. [...] El contrato con la Restauradora de Guanaceví fue ganado por Juan Creel contra una compañía de los Estados Unidos. [...] Se construyeron 240 columnas para la Compañía Cervecera. [...] La Compañía Industrial Mexicana es 100% mexicana, empezó como una planta pequeña hace ocho años, invierte \$100,000 al año, en 1895 fueron \$150,000 y tienen ahora la planta más grande en su género en México. [...] Mantienen a 350 operarios, 90% de ellos son mexicanos, los norteamericanos capacitan a los mexicanos. [...] Ahora se habla de colocar una planta de acero colado y tiene posibilidades de convertirse en una empresa grande y próspera.²⁰⁴

Pero las cosas no salieron del todo bien para la compañía, pues en esa misma época, en el mes de abril de 1896, el inglés Frank Fletcher, renunció a su cargo como superintendente de la planta y vendió todas sus acciones para retirarse a San Luis, Missouri, a comprar maquinaria y equipo para la compañía en la que entonces participaba, el ferrocarril Río Grande, Sierra Madre y Pacífico, que además de contar con la concesión de la ruta, había obtenido grandes extensiones de monte para su explotación forestal.²⁰⁵ Los trabajadores de la empresa, extrañados por esta decisión de Fletcher, hicieron una petición A los propietarios y directivos de la Compañía Industrial Mexicana:

Los abajo firmantes, respetuosamente piden y suplican que la aceptación de la renuncia de nuestro superintendente Frank Fletcher sea reconsiderada para que pueda seguir en su antiguo puesto como superintendente. Esto lo hacemos sólo por el cariño y estima a nuestro superintendente sin que nos anime sentimiento de malicia o enemistad con la actual administración.²⁰⁶

La pretendida salida de Fletcher, que no se desligó de la CIM, causó cierto desconcierto entre trabajadores y socios de la empresa. Ésta siguió su camino y en el último año del siglo se le remarcaba como el orgullo de la industria chihuahuense, al lado de la fábrica de ropa La Paz, de la de casimires de La Concordia y de la Cervecera de Chihuahua.

A primera vista, parecería que los objetivos de todas estas empresas eran los de sustituir algunas de las importaciones más onerosas para los chihuahuenses, tanto por la tecnología que implicaban como por la cantidad requerida de esas mercancías extranjeras; pero reflexionando sobre el asunto, todo apunta hacia una inserción más dinámica y agresiva en el mercado regional

²⁰⁴ *CHE*, 16 de mayo de 1896.

²⁰⁵ *Ibid.*, 10 de abril de 1896, citando a *El Paso Telegram*.

²⁰⁶ Petición firmada por la mayoría de los empleados de la compañía, reproducida, *Ibid.*, 4 de abril de 1896.

(al cual las fronteras internacionales no son un obstáculo), se sustituían algunas importaciones, pero la tendencia era también exportar.²⁰⁷

En un diario de la ciudad de El Paso se hizo constar la trascendencia de la CIM ubicada en la capital del estado de Chihuahua:

Hace algunos años que se estableció esta empresa que tiene un capital de \$500,000 y un fondo de reserva por \$100,000. Fabrica toda clase de maquinaria minera, para trabajos de elevación, baterías, bocartes, molinos centrífugos de Huntington, molinos de mineral, concentradores, hornos, toda clase de máquinas de vapor, carros mineros, piezas de vaciado [...], cualquier tamaño de depósitos para vapor o agua y se mantienen en existencia un total de \$250,000 en barras de acero. La planta se localiza a casi una milla de la ciudad de Chihuahua, sobre la línea del Ferrocarril Central Mexicano. Los edificios principales consisten de la fundición, el taller de máquinas, la caldera, la herrería (para el forjado pesado), los talleres de moldeado, etc. Todas estas estructuras están completamente equipadas en cuanto a maquinaria y aparatos, mientras que se otorga empleo a más de 350 experimentados trabajadores. Los productos son excelentes por su durabilidad y gran calidad y dondequiera que se les introduce, se les tiene gran aprecio como lo evidencia el hecho de haber sido ellos quienes fabricaron todas las piezas vaciadas para el Central Mexicano. También realizaron todas las construcciones de acero de la cervecería de Chihuahua. Recién terminaron un contrato por \$250,000 con el que fabricaron las baterías, cojinetes y bancos de trituración para la Compañía Restauradora del Mineral de Guanaceví, Durango. El desarrollo fenomenal de esta empresa puede ser directamente atribuido a los métodos liberales y confiables que ha adoptado su directiva desde un principio y a los que se ha apegado.²⁰⁸

Sin embargo, hacia 1899 la CIM no dejó de tener problemas. Las primeras semanas del año, el molino de rodillos (o cilindros) estaba fuera de operación, por lo que sólo estaban laborando 200 hombres en los distintos departamentos de la planta; *El Correo de Chihuahua* constataba que la gran demanda de productos de esta empresa estaba rebasando la capacidad instalada y ya era necesaria, por ejemplo, la adquisición en los Estados Unidos de otras dos calderas de 100 HP cada una. En ese tiempo se encontraban realizando los trabajos de instalación de una fundición de acero, cuya inversión era mayor al medio millón de pesos y se estaban utilizando los mejores ladrillos refractarios hechos en los Estados Unidos para el acondicionamiento del horno.

Los trabajos se complicaban más por el contrato que se tenía para abastecer de energía eléctrica a la ciudad, dentro de las instalaciones estaban las plantas para la electricidad de la empresa y la

²⁰⁷ *ECC* se ufana que la maquinaria salida de los talleres de la CIM le hacían competencia a las importadas de Chicago y San Luis, 21 de enero de 1899.

²⁰⁸ *EPH*, 22 de marzo de 1897.

población; la segunda de ellas, con tres dinamos, uno para casas y comercios del barrio, otro para el alumbrado público de Chihuahua y, el último, para el resto de la energía que necesitaba la población.²⁰⁹

Hacia mediados de 1902 las noticias que proporciona *El Correo* parecieran exagerar la importancia y capacidad de la Industrial Mexicana:

Antes, la maquinaria era el obstáculo principal para la prosperidad de las industrias; ahora, sin emprender viajes dilatados, sin tener que sufrir la ley del talión del cambio de moneda, podemos tener maquinaria, construida en nuestros lares, por la Fundición, pues ha llegado a tal extremo, que lo mismo puede ofrecer en sus talleres *una altiva locomotora*, un motor de poderoso empuje, como la modesta maquinaria para una pequeña industria que no por eso deja de ser elemento en nuestro real engrandecimiento.²¹⁰

A pesar de los halagos desmedidos, la CIM nunca pasó de ser un enorme taller de maquila para los grandes y pequeños clientes, todos sus productos fueron realizados bajo estricto pedido por anticipado, si bien emprendió grandes trabajos, la producción en serie nunca fue su intención, como tampoco lo fue la innovación tecnológica, pues toda su producción era copia de piezas y aparatos patentados en otras naciones. Eso sí, la calidad de los artefactos salidos de sus talleres no dejó lugar a dudas.

En enero de 1906 la CIM logró que se le concesionara el suministro de energía eléctrica para el mineral de Santa Eulalia, por lo cual el Congreso local la exentó de impuestos por diez años, además de permitirle colocar líneas de transmisión sobre terrenos municipales.²¹¹ Debido a la variedad de inversiones distintas en las que estaba comprometida y a las concesiones que habían logrado los socios,²¹² ese mismo año hubo una reestructuración de la empresa, al segregársele la planta generadora se conformó la Compañía Eléctrica y de Ferrocarril de Chihuahua, S. A., que incluyó lo que antes habían sido el Ferrocarril Mineral de Chihuahua y la Compañía de Tranvías de Chihuahua. Para este fin, hubo nuevos miembros inversionistas, en la nueva empresa quedaron Máximo Krakauer y August C. Nash, quien se encargó de dirigirla.

La CIM estrenó gerente también en 1906, el puesto recayó en manos de Federico Cechert, traído a Chihuahua *ex professo* a hacerse cargo de la dirección de la empresa que tendía a ampliar aún más su área de influencia. En ese entonces, la compañía contaba con 150 operarios con salarios diarios que iban de 1.50 a tres pesos, cantidades que al parecer no variaron hasta 1910, aunque para 1909 se reportan salarios hasta por 5.50 pesos diarios, lo cual sólo podría ser para los

²⁰⁹ *ECC*, 24 de febrero de 1899.

²¹⁰ *Ibid.*, 10 de septiembre de 1902. El énfasis es nuestro.

²¹¹ Francisco R. Almada, *La revolución...*, p. 70.

²¹² El 97% de las acciones eran controladas por Juan y Enrique Creel, Alberto y Mariano Terrazas, J. Francisco Molinar, Francisco Meléndez y Francisco de P. Venzor (véase *Concesiones y franquicias...*).

obreros extranjeros especializados. Los registros oficiales de 1909 marcan una producción anual de la empresa por 250 mil pesos.²¹³

Los pedidos fueron más o menos constantes y en 1907, antes de la depresión, fabricó molinos para la Southern Mining Co. de Ocampo y para la Chicago-Mexican Consolidated Mining Co. de Cusihuiríachi, así como la maquinaria para multiplicar por cuatro la capacidad de beneficio de la Rio Tinto Mines and Smelter Co. en Estación Terrazas.²¹⁴

Compañía Cervecera de Chihuahua, S. A.

Cuando a principios de 1896 Juan Terrazas hizo un viaje por los Estados Unidos en busca de maquinaria e información sobre las plantas cerveceras que funcionaban en el este de ese país, comenzaron los preparativos de la inversión para crear la Compañía Cervecera de Chihuahua, S. A. Esta empresa fue concesionada a Juan Terrazas, Enrique C. Creel y socios en mayo de 1897, con exención de impuestos por diez años que en diciembre del año siguiente fue ampliada a veinte.²¹⁵

En Chicago, Terrazas contrató al ingeniero alemán Louis Lehle, quien se había hecho cargo de la instalación de compañías similares en esa y otras ciudades, para seleccionar, adquirir (en Chicago, Milwaukee y Nueva York) y examinar la maquinaria que se instalaría en Chihuahua. Allí mismo, el director de la Academia de Cerveceros de Estados Unidos y propietario de una de las principales compañías de Chicago, H. P. Rice, declaró que la de Chihuahua sería una planta como la mejor de los Estados Unidos, una de las de mayores dimensiones, con capacidad de producir 60 mil barriles anuales. Dentro del área de control de la producción y su calidad, Juan Terrazas también contrató a lo mejor, el señor Steinmeyer, cervecero alemán que dirigió por muchos años la producción en buena parte de su país, quien estaría en Chihuahua por tres meses para tratar de fabricar el mejor producto. Los objetivos de la empresa chihuahuense eran de generalizar su consumo para sustituir a otras bebidas de mayor contenido de alcohol que resultaban nocivas, argumento que fue tomado muy en cuenta por el Gobernador del Estado, el coronel Miguel Ahumada, para su apoyo decidido en la creación de esta industria.²¹⁶

Después del viaje de Terrazas y habiéndose conocido las especificaciones de la maquinaria adquirida en los Estados Unidos, se encargó al ingeniero Manuel Esperón la construcción de la nueva planta, para lo cual, sólo para la cimentación de los edificios, contrató a cien hombres; la

²¹³ *Anuario 1906*, pp. 140-141 y *Anuario 1909*.

²¹⁴ *CHE*, 24 de agosto y 12 de octubre de 1907.

²¹⁵ Francisco R. Almada, *La revolución...*, *Op. Cit.*, p. 67.

²¹⁶ Los datos sobre los preparativos de la producción cervecera de esta compañía provienen de un amplio reportaje que bajo el título "New Industry in the State", publicó *CHE*, el 7 de marzo de 1896.

gente que vivía en la capital del estado en esa época, fue testigo de la rapidez con la que se levantó el edificio, mientras se terminaban los cimientos y se levantaban los primeros muros, fue llegando a los patios de la empresa una gran cantidad de madera para la construcción de la estructura altas, se tendió un ramal de ferrocarril para conectar a las bodegas con la estación del Central Mexicano y se contrató al norteamericano George Winter para hacerse cargo de todos los trabajos de carpintería.²¹⁷

La expectación por una empresa de colosales dimensiones no dejaba de ser mostrada en un reportaje del *Herald* en El Paso, que describió sucintamente la planta que comenzaba sus trabajos en la ciudad de Chihuahua:

Esta es la mejor equipada y más moderna de las cervecerías en la República Mexicana y podríamos asegurar que en los Estados Unidos no hay una mejor equipada. La compañía fue formada en diciembre de 1895 con un capital de \$500,000, de los cuales, 300 mil están pagados. La planta se localiza sobre una vía privada de ferrocarril, no muy lejos de la estación [...]. Muchos perfeccionamientos que el ingenio y la inversión pueden asegurar han sido realizados, gracias a lo cual el equipo de la planta iguala a cualquiera otra del mundo en una escala comparativa. La nave principal consiste de un estupendo edificio de tres pisos que tiene un frente de 230 pies, donde se ubican las oficinas equipadas con elegancia, la sala de embotellado, la máquina elaboradora y las bombas, la tina trituradora, la olla de cobre con capacidad de 125 barriles, el cocedor de la malta en ebullición, los tanques de agua caliente, los de cerveza caliente y la tolva de la harina (de cebada). El enfriador para cerveza, con capacidad de cien barriles por hora, la tolva y el molino de malta; en el segundo piso, está el almacén de malta; en el tercero están asentadas dos grandes tinas de gran capacidad, también sobre los cuartos de almacenamiento de lúpulo. Hay 96 toneles cepillados con capacidad de 55 barriles cada uno. El cuarto de lavado está instalado con la más avanzada maquinaria. En los sótanos de fermentación hay 96 tinas mientras que en los almacenes hay 25. El edificio tiene un elevador operado por una máquina de vapor. Existen también dos máquinas para hacer hielo utilizadas para enfriar la cerveza en los depósitos las cuales tienen una capacidad individual de 35 toneladas diarias, dotando además de la refrigeración necesaria para el proceso, mientras las paredes que rodean al departamento de almacén tienen casi 5 pies de ancho y cada claro tiene 3 ventanas, lo cual hace imposible que entre aire. Fueron empleados los más famosos arquitectos e ingenieros del continente americano para diseñar los planos y el ingeniero Enrique Esperón supervisó la construcción de la cervecería. El arquitecto Luis Lehle ha hecho estudios especiales de esta particular rama de la arquitectura y le ha dedicado los últimos 12 años de su vida. Atrás de la cervecería está la planta de hielo, separadas por una doble vía que comunica tanto a la cervecería como a la hielería. La planta de hielo, la caldera y la casa

²¹⁷ *Ibid.*, 7 y 14 de marzo, 10 de abril y 16 de mayo de 1896.

de máquinas están compuestos por dos edificios equipados con la maquinaria más moderna de la industria. El edificio tiene 12 metros de alto, 48 de largo y 15.5 de ancho. La capacidad de la elaboradora de hielo es de 35 toneladas diarias y el hielo se hace a partir de agua destilada. En este edificio hay dos calderas de 35 HP cada una y dos máquinas de 65 HP cada una, ellas suplen de la energía motora a la destiladora y a la planta de hielo. La cervecera tiene una capacidad de 425 barriles diarios y existe la expectativa de que para el próximo año esté trabajando a su máxima capacidad. Comenzaron operaciones a principios de febrero y la fabricación de hielo desde un tiempo antes, el cual ha sido vendido a personas de la ciudad y al FC Central Mexicano. Es el objetivo de la Compañía proveer a la gente de una bebida insuperable por su pureza y excelencia y por ello no serán sino utilizados los más escogidos materiales que el mercado puede ofrecer para su fabricación. Los empleos han sido otorgados a un competente equipo; el maestro cervecero Max Steinmeyer, originario de Alemania, en donde ha trabajado en muchas de las más importantes cerveceras, lo cual lo ha hecho un conocedor de todos los detalles de la industria cervecera.²¹⁸

En febrero y mayo de 1898 la Cervecera de Chihuahua patentó cuatro marcas de sus productos: Standard, Pilsner, Lager Beer y La Paz, y para 1902 fabricaba Carta Plata, Edelweiss, Exposición y Bock.²¹⁹ Ese mismo año, Enrique Creel tomó las riendas de la compañía al sustituir en la gerencia a August Fischer quien acababa de renunciar, dos años después, el que por largo tiempo había sido subgerente, Alberto Valdez Llano, ocupó el puesto de Creel.²²⁰ El año de 1902 fue el mejor hasta entonces en la existencia de la compañía, el 8 de enero de 1903 *El Correo de Chihuahua* refirió que fue el que mayores utilidades había dejado a sus socios; en 1904 las utilidades entregadas fueron de seis pesos a cada una de las 10 mil acciones en que estaba dividido el capital social.²²¹

El *Anuario estadístico del estado de Chihuahua de 1906* reportaba que la producción de cerveza y hielo (fundamental para el proceso de elaboración de la cerveza a gran escala) sumaba los 500 mil pesos al año, representados por 30 mil barriles de cerveza y 40 mil toneladas de hielo, elaborado todo por 320 operarios que tenían salarios entre 1.50 y 10 pesos.²²² El *Anuario 1909* reporta sólo una producción cuyo valor era de 80 mil pesos, pero no hay referencias concretas a un desplome drástico en la producción en alguna otra fuente, lo que nos hace dudar de su veracidad. Las *Estadísticas económicas del porfiriato*, en su segundo volumen, marcan también un desplome en la exportación del producto cervecero para el año fiscal 1907-1908.

²¹⁸ *EPH*, 22 de marzo de 1897.

²¹⁹ La Paz fue patentada para su venta en la ciudad de México. *Anuario estadístico de la República Mexicana 1898*, pp. 52-58 y *ECC*, 1 de enero de 1902.

²²⁰ *ECC*, 28 de enero de 1902 y *POCH*, 2 de abril de 1905.

²²¹ *POCH*, 2 de abril de 1905. Se trata solamente de las utilidades repartibles entre los socios tenedores de acciones. Hay que recordar que buena parte de las ganancias se reinvertían.

²²² Evidentemente, los de mayor salario eran los especialistas extranjeros. *Anuario 1906*, pp. 140-141.

En cuanto a las fuentes de abastecimiento de materia prima para esta industria que se convirtió en una de las más importantes para el grupo de inversionistas que participaban en ella, son nulas las referencias hasta ahora. En la entidad había una producción de cebada que parece no ser significativa ni suficiente para poder servir de base a los procesos cerveceros de la envergadura de la empresa (véase cuadro II.15), por lo que cabe asegurar que la cebada, así como el lúpulo eran adquiridos en otras regiones del país y quizá del extranjero, sin poder definir con exactitud la procedencia.

Cuadro II.15. Producción de cebada en el estado de Chihuahua, 1898-1909²²³

<i>Distrito</i>	<i>1898</i>	<i>1905</i>	<i>1906</i>	<i>1907</i>	<i>1908</i>	<i>1909</i>	<i>Total</i>
A. del Río	-	-	-	230	-	-	230
Arteaga	-	-	345	518	518	345	1 726
B. Juárez			258 750	-	39 618	-	298 368
Bravos	63 308	17 250	5 750	14 950	17 250	2 875	121 383
Camargo		2 013	1 725	17 710	2 875	-	24 323
Galeana		5 750	50 313	17 710	96 600	51 750	222 123
Guerrero		-	-	-	-	-	-
Hidalgo	63 308	15 525	5 750	192 625	8 050	28 750	314 008
Iturbide		230 000	2 875	17 250	-	74 750	324 875
Jiménez	57 500	-	-	17 250	7 590	1 725	84 065
Mina		-	5 750	1 150	11 500	8 625	27 025
Rayón	-	-	-	-	-	-	-
<i>Total</i>	184 116	270 538	331 258	279 393	184 001	168 820	1'418 126

A pesar de todas las reservas con las que se debe tomar la información de este cuadro, existen coincidencias entre las cantidades definidas en los anuarios en relación con la producción de cerveza y cebada. Hasta 1906 la producción cervecera fue aumentando, según el *Anuario de 1909* hubo una disminución significativa con respecto a 1906, lo cual se ve reflejado en las estadísticas agrícolas, de poco más de 330 toneladas en 1906 se llegó a menos de 170 en 1909, una reducción del 50% en la producción de la principal materia prima de la industria cervecera. Tampoco ha sido posible conocer las causas de esta baja en la producción.

Industrial Jabonera de La Laguna, S. A.

Creada a finales de la década de 1880 esta compañía llegó a convertirse en una de las más poderosas del norte mexicano, tanto por la magnitud de sus inversiones, producción y mercados a los que logró acceso, como por los capitales que llegó a conjuntar. La planta matriz se ubicaba

²²³ *Anuario estadístico de la República Mexicana, 1898 y Anuarios estadísticos del estado de Chihuahua, 1905-1910.*

en Gómez Palacio. La razón por la cual se le presenta en este apartado sobre la industria chihuahuense es que se empezó a gestar en la capital del Estado, cuando en diciembre de 1888 Juan Terrazas y John F. Brittingham se asociaron para formar una compañía productora de velas y jabones con un capital de 14 mil pesos.²²⁴

Muy poco tiempo duró intacta esta sociedad hasta que se decidió el traslado a Gómez Palacio, en el centro de la producción algodонера, donde Terrazas y Brittingham se asociaron con Francisco Belden, propietario de la fábrica de jabón La Esperanza, además de otros socios capitalistas con sede en la ciudad de Monterrey, con lo cual lograron sumar un capital de dos millones de pesos que en 1900 se aumentaría a dos y medio para la apertura de una planta productora de glicerina y después de haber comprado las fábricas La Alianza y La Favorita, de Torreón y San Pedro de las Colonias.²²⁵

Con trabajos corridos durante las 24 horas del día, la Jabonera también se hizo de un molino de harina con capacidad de 25 toneladas diarias con lo cual combinó la producción de aceites, jabones y glicerina con la de harinolina (combinación de subproductos de las semillas de trigo y algodón), que tuvo amplia demanda entre los ganaderos de Chihuahua, los Estados Unidos y la Gran Bretaña, hacia donde se exportaban 20 mil toneladas al año. Sucedió lo mismo con todos los productos de la empresa, su mercado estaba asegurado tanto en territorio nacional como en el extranjero.

En 1910 la compañía tenía una capacidad instalada de producción suficiente para casi 2600 toneladas de jabón al mes y 1200 de glicerina al año. Desde 1900 era el único lugar en la república donde se estaba produciendo nitroglicerina y dinamita. Las plantas se ubicaban en Gómez Palacio, Torreón, Matamoros de La Laguna, San Pedro de las Colonias y Chihuahua.²²⁶

²²⁴ El capital suscrito por ambos socios estaría conformado por cuatro mil pesos destinados al edificio, seis mil para maquinaria y los últimos cuatro mil pesos para las materias primas; AGNCH, protocolos del licenciado Rómulo Jaurrieta, Chihuahua, 31 de diciembre de 1888. Para conocer con mayor profundidad el significado del papel de Brittingham en el curso de la industrialización del norte mexicano, véase Juan Ignacio Barragán y Mario Cerutti, *Juan F. Brittingham y la industria en México*, Monterrey, Urbis Intemacional, 1993.

²²⁵ Véase Guadalupe Villa G., “Durango y Chihuahua: los lazos financieros de una élite” en *Actas del III Congreso Internacional de Historia Regional*, UACJ, Ciudad Juárez, 1992, pp. 265-273. La sociedad con Belden inició cuando Terrazas y Brittingham cedieron a La Esperanza la fábrica chihuahuense La Nacional, a cambio de 20 mil pesos en acciones de la compañía representada por el empresario regiomontano. Véase AGNCH, RPP, acta 69, 15 de julio de 1892. Sin embargo, la mejor síntesis de la historia de la empresa se encuentra en Mario Cerutti, “La Compañía Industrial Jabonera de la Laguna; comerciantes, agricultores e industria en el norte de México (1880-1925)” en Carlos Marichal y Mario Cerutti, compiladores, *Historia de las grandes empresas en México, 1850-1930*. México, Universidad Autónoma de Nuevo León – Fondo de Cultura Económica, 1997, pp. 167-199.

²²⁶ En 1912 *The Mexican Yearbook*, p. 125, la menciona como Compañía Mexicana de Dinamita y Explosivos, S.A. con oficinas en México y París, y su planta de producción de Dinamita en Durango, no lejos de Lerdo, contando con casi 900 empleados, de los cuales doscientos eran mujeres encargadas del departamento de cartuchos, su capacidad de producción diaria era de mil cajas con 22.7 kg de dinamita, entre los principales socios de la compañía estaban Enrique Tron, Ernesto Pugibet, Hugo Scherer jr., Salvador Cancino, Maurice A. De Lille, Augusto Genin y Roberto Núñez Jr.

Los cuadros de exportación de productos mexicanos durante el porfiriato marcan la importancia que tuvieron los subproductos del algodón. Entre 1894 y 1901 se exportaron poco más de 50 mil toneladas de pasta de semilla de algodón, que equivalían a 1.1 millones de pesos, y entre 1892 y 1911 fueron vendidas al extranjero casi 169 mil toneladas de harina y pasta de algodón (como productos diferentes al anterior) con valor aproximado de seis y medio millones de pesos, de las cuales una gran proporción debió haber salido de las plantas de producción de la Industrial Jabonera de La Laguna.²²⁷

Los beneficios económicos fueron indudables para los accionistas que participaron en esta compañía desde Chihuahua, Durango, México, Saltillo, Torreón y Monterrey. Entre 1899 y 1905 los dividendos por acción eran de 40% o más, y aunque a partir de entonces disminuyeron, resulta una cantidad impresionante para cualquier sociedad industrial de cualquier época; en agosto de 1907, la empresa ya había hecho entrega de dividendos por el 25% y se le mencionaba como una de las jaboneras más grandes del mundo con fuertes exportaciones hacia Europa. Ese mismo año la asamblea general de accionistas anunció el incremento de su capital social hasta llegar a los cinco millones de pesos. De 1908 a 1911 los dividendos para los accionistas fueron de 25% en el último de ellos, hasta caer al 10% hacia 1913.²²⁸ Parte de las ganancias también fueron repartidas entre los trabajadores de la compañía, desde aportaciones en efectivo hasta viviendas, escuelas y parques recreativos.²²⁹

La Internacional, S. A.

La jerarquía del estado de Chihuahua dentro de la producción ganadera llegó a ser tal, que los principales ganaderos de la región –la familia Terrazas-Creel– decidieron procesar los productos para lograr mejores márgenes de ganancia:

Como se sabe, uno de los objetos principales del establecimiento de la Compañía Empacadora de esta ciudad respondió, en gran parte, a la producción de ganado del estado de Chihuahua, que no consumiendo ni la mitad del producto anual, hubo que buscarle un buen medio de consumo. Ese producto va creciendo día a día, habiendo llegado actualmente a varios cientos de miles o quizás al millón de cabezas de ganado las que se hierran cada año.²³⁰

El 6 de agosto de 1902 *El Correo de Chihuahua* anunciaba que Enrique C. Creel acababa de obtener la concesión del gobierno de la capital de la república, con la cual se le permitía

²²⁷ Véanse *Estadísticas económicas del porfiriato*, Tomo 1, pp. 434-436.

²²⁸ M. Cerutti, “La Compañía...”, p. 189; *CHE*, 24 de agosto de 1907; *POCH*, 30 de junio y 12 de septiembre de 1907; *The Mexican Yearbook*, 1912, p. 122.

²²⁹ Gran parte de la información sobre la Jabonera de La Laguna proviene de Guadalupe Villa F., *Op. Cit.*

²³⁰ *ECC*, 23 de abril de 1902.

abastecer a la ciudad de carne congelada trasladada por ferrocarril desde la ciudad de Chihuahua. La sociedad que creó la empresa estaba compuesta, además de Creel, por Luis Terrazas, Federico Sisniega y Juan Terrazas.

Las condiciones estaban dadas. Además de formar parte de la familia ganadera más importante del norte, era socio de la Compañía de Rastros de Parral y Torreón, que controlaba la introducción de carne a casi todo el estado de Chihuahua y la región lagunera, era uno de los propietarios de la fábrica de hielo más grande del norte del país, tenía acciones en los ferrocarriles y contaba con los recursos suficientes para poder adquirir la tecnología necesaria para tal empresa. Al hacerse el anuncio en Chihuahua sobre este nuevo negocio, se mencionaba un capital inicial de 500 mil pesos con opción a duplicarlo en cualquier momento y, por otro lado, que se aprovecharía la ruta para abastecer del producto a las ciudades por las que cruzaba el Central Mexicano.

Combinando el abasto de carne congelada, la empresa iniciada por Creel también se lanzó a procesar los productos, instalando una planta empacadora en la capital del estado y aprovechó la existencia de los mismos carros frigoríficos para comercializar pescados y mariscos congelados procedentes del Pacífico, por medio de la casa comercial de L. A. Martínez en Guaymas.²³¹ Wasserman refiere que la integridad de la compañía se fracturó durante la depresión económica de 1907 y, entre ese año y 1909, los propietarios originales tuvieron que vender parte del negocio aun cuando dentro de Chihuahua consiguieron permanecer como los principales abastecedores del ramo.²³²

Las empresas “industriales” en Chihuahua eran grandes talleres en los que el volumen de la producción dependía en buena medida de las habilidades y conocimientos de la mano de obra, más que de una modernización de los bienes de producción; la tecnificación de los procesos productivos todavía era incipiente y no existía la especialización tan marcada de los obreros en ciertas fases: los encargados de varios de los procesos dentro de La Paz podían efectuar trabajos en otros, sólo había unos cuantos capataces que se encargaban de supervisar los pasos de la producción.

En el caso de la Industrial Mexicana el trabajo más especializado era encargado a mano de obra importada, que a la vez capacitaba a la local, pero igualmente la rotación de puestos era común. Por otra parte, la producción de esta empresa era casi artesanal pues se hacía sobre pedido, no

²³¹ *Ibid.*, 28 de enero de 1902. El establecimiento de Guaymas fungía como agencia general de la empresa.

²³² M. Wasserman, *Op. Cit.*, p. 126. Ver también el artículo de Jeffrey M. Pilcher, “Fajitas and the failure of refrigerated meatpacking in Mexico: consumer culture and Porfirian capitalism”, *The Americas*, vol. 60, núm. 3, 2004, pp. 411-429, donde presenta el fracaso de la compañía chihuahuense en la ciudad de México debido a la crisis internacional de 1907, a la mala calidad de la tecnología de congelación que adquirió la compañía y a la negativa de los consumidores de la ciudad a adquirir carne congelada, así como por los conflictos desatados con introductores y matanceros al monopolizarse el mercado urbano de la carne.

había una línea de producción en masa de artículos metálicos. Todo era de acuerdo con las necesidades del cliente y muchas piezas sólo se hicieron una sola vez.

A su vez, los procesos requeridos en la industria del jabón tampoco implicaban una gran especialización de la mano de obra. Con todo esto no se trata de restar peso económico a la actividad industrial operada en el estado de Chihuahua durante el periodo, sino que se debe resaltar la poca necesidad de capacitar mayormente a una mano de obra que por la simplicidad de los procesos bien podría ser operaria de la fábrica de velas y al día siguiente en la empacadora de carnes o en la fundidora de metales. El personal con la experiencia y el conocimiento era traído de las áreas industriales desarrolladas.

Capítulo III. Los ferrocarriles: más esperanzas que cambios

La territorialidad chihuahuense se mantenía sin mayores transformaciones desde los inicios de la época colonial hasta mediados del siglo XIX. Si bien el uso del suelo sufrió un proceso de adecuación a las necesidades de los colonizadores de las diversas épocas, la magnitud de los espacios y el aislamiento con respecto a otras partes del país continuaban significando un serio obstáculo en el proceso de integración con el resto de México, siempre tan caro a los anhelos de los regímenes nacionales.

La invención de la máquina de vapor en Inglaterra se tradujo en un aumento de la productividad en las plantas productoras de hilados y tejidos de fibras vegetales y animales, permitió crear la fuerza suficiente para impulsar carros con enorme capacidad de carga, gracias a lo cual los cada vez más voluminosos excedentes podrían llegar a regiones distantes en un tiempo menor que por medio de los tradicionales vehículos de madera tirados por bestias o las pequeñas barcazas que circulaban por el sistema de canales acuáticos de las islas británicas. Así, el impulso a la creación de mercados regionales, nacionales e internacionales cobró fuerza y las economías de mayor desarrollo tecnológico adquirieron la capacidad de controlar las actividades mercantiles en buena parte del planeta. El ferrocarril se convirtió en complemento del buque mercante y los proyectos de expansión mercantil que contaron con ambos medios de transporte dominaron el intercambio comercial.²³³

²³³ Los ferrocarriles y sus repercusiones en el estado de Chihuahua son un campo de la investigación histórica casi virgen. William E. French, “Business as usual: Mexico North Western Railway managers confront the Mexican Revolution”, *Mexican Studies / Estudios Mexicanos*, vol. 5, núm. 2, 1989, pp. 221-238. En este texto se plantea cómo los funcionarios de la empresa se relacionaron con las distintas facciones en pugna durante el conflicto revolucionario. R. E. Chace, “The Mexico Northwestern Railway Company Ltd., 1908-1914”, Downsview, *Mexico Project*, Work Paper núm. 4, York University, Centre for Research on Latin America and the Caribbean, 1982: analiza el Ferrocarril del Noroeste como empresa canadiense. Francisco R. Almada, *El ferrocarril de Chihuahua al Pacífico*, Libros Mexicanos, México, 1970: presenta un trabajo más como cronología de concesiones ferrocarrileras en el estado de Chihuahua que como una historia del Chihuahua al Pacífico propiamente dicha, lo cual no le resta importancia. De utilidad para meditar sobre la cuestión ferrocarrilera en Chihuahua son los textos generales de John H. Coatsworth, *El impacto económico de los ferrocarriles en el porfiriato*, México, Era, 1984 y “El impacto económico de los ferrocarriles en una economía atrasada” en *Los orígenes del atraso*, México, Alianza Editorial Mexicana, 1990, pp. 178-208; así como Francisco R. Calderón, “Los ferrocarriles” en Daniel Cosío Villegas, *Historia Moderna de México, El porfiriato; vida económica*, tomo 1, México, Hermes, 2a. ed., 1974, pp. 483-634. Arturo Grunstein, “Estado y ferrocarriles en México y EU, 1890-1911” en *Secuencia. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, núm. 20, Nueva época, 1991, pp. 79-105: presenta un interesante análisis de la política seguida por el Estado mexicano ante el posible colapso de las compañías ferrocarrileras en México. La obra de Sandra Kuntz Ficker logró redondear idea de la trascendencia de las empresas ferrocarrileras en la economía mexicana de la segunda mitad del siglo XIX y primera del XX: *Empresa extranjera y mercado interno: el Ferrocarril Central Mexicano, 1880-1907*. México, El Colegio de México, 1995; *Ferrocarriles y vida económica en México (1850-1950); del surgimiento tardío a al decaimiento de precios* (coordinado junto con Paolo Riguzzi). Zinacantepec, El Colegio Mexiquense – Universidad Autónoma Metropolitana – Ferrocarriles Nacionales de México, 1996.

En México la necesidad de tener vías ferrocarrileras había sido planteada por Lucas Alamán cuando se hizo cargo de la Secretaría de Relaciones Exteriores, después de la promulgación de la independencia; pero no se materializó hasta que el presidente Benito Juárez otorgó las primeras concesiones exitosas y la capital mexicana tuvo la oportunidad de contar con un ferrocarril que la comunicara con el entonces más importante puerto del país, Veracruz.²³⁴

Ante la situación de continua crisis del país –inestabilidad política, acoso e invasiones extranjeras, crecimiento desmesurado de la deuda y escasa producción de bienes de toda índole–, las inversiones foráneas, en ese entonces las únicas con posibilidad de ser destinadas a la construcción de vías férreas, evitaban asentarse en México. Una vez mostrados los signos de recuperación política y económica con el ascenso de Porfirio Díaz a la primera magistratura y los esfuerzos de éste para atraer capitales frescos por medio de exenciones fiscales y jugosas concesiones, los inversionistas se interesaron por México.

Es un lugar común la afirmación de que la construcción de ferrocarriles en México fue una actividad exclusiva de empresas extranjeras. En el caso chihuahuense, si bien es cierto que el capital externo fue determinante para la creación de la red ferroviaria, también resulta claro que los líderes de los diferentes grupos de poder económico regional opinaron, intervinieron y hasta determinaron las formas bajo las cuales se debían otorgar las concesiones, así como las rutas que seguirían las vías. A lo largo y ancho del país, antes de que existiera una legislación especial para las empresas de ferrocarril, fueron constantes la especulación con las concesiones y las pugnas entre propietarios por hacer pasar los trenes cerca de sus respectivas propiedades; al final, las especificaciones tecnológicas y financieras de la empresa eran escuchadas y aceptadas por los afectados.

A diferencia de otras regiones mexicanas, en Chihuahua se siguió la tradicional ruta del Camino Real a cuyas bandas se asentaba buena parte de la población de la entidad y donde había un mayor esfuerzo productivo. La pugna entre élites por el trazado de vías e inversiones estuvo ausente. Cuando se anunció la posibilidad de la construcción del Central, los gobiernos de los estados por donde se pensaba que era la ruta más conveniente, obtuvieron del federal concesiones para la construcción de los tramos que cruzarían sus respectivos territorios. En los estados del centro las cosas fueron complicadas pues no había acuerdo sobre las rutas; los gobiernos de Guanajuato, Zacatecas, Durango, San Luis Potosí y Aguascalientes, que representaban a su vez a distintos grupos oligárquicos, trataban de influir en las decisiones sobre el trazado de la ruta que al final se construyó.²³⁵ Se terminó por seguir el itinerario que cruzaba

²³⁴ Si bien las concesiones para el Ferrocarril Mexicano fueron otorgadas por el régimen de Juárez, la inauguración de la ruta completa estuvo a cargo de Sebastián Lerdo de Tejada en 1873, al año siguiente de haber tomado posesión de la presidencia.

²³⁵ Este tema lo ha desarrollado Jesús Gómez Serrano, *Aguascalientes en la historia*, Gobierno del estado de Aguascalientes-Instituto de Investigaciones doctor José María Luis Mora, México, 1988, pp. 356-357.

por mayor número de mercados locales, sin desviar el camino a capricho de unos cuantos. En Chihuahua, al igual que en el resto de los estados, las concesiones obtenidas por el gobierno local tuvieron claros fines especulativos.

El impulso constructor

Baste solamente un vistazo a las publicaciones de la segunda mitad del siglo XIX en Europa y los Estados Unidos y se notará el angustiante vértigo que producía la sola idea de atravesar todo territorio terrestre con vías de ferrocarril. La panacea del crecimiento, el motor del progreso, la mejor manera de unir pueblos y llevar a todos los rincones los productos necesarios para la felicidad humana estaban expresados en los mensajes que clamaban la urgencia por construir esos caminos de hierro. La idea fue vendida a los inversionistas, a los gobernantes y, al final, a la gente común y corriente. De tal magnitud fue el éxito de la empresa propagandística que los mismos encargados de explicar la economía presente y pasada, no dudaban de las bondades de este tipo de empresas.

En 1944, a poco de finalizar la II Guerra Mundial, Leland H. Jenks, profesor de historia económica en Wellesley College de Boston, se hizo más famoso de lo que ya era con un artículo donde demostraba el significado de los ferrocarriles para el crecimiento de la economía estadounidense.²³⁶ Quizá la mayor contribución de Jenks fue haber propuesto que antes que construir otra cosa, se fabricó la idea del significado del tren, posteriormente vinieron las inversiones y los eslabonamientos en la economía mundial. Por otra parte, afirmó que las empresas ferroviarias renovaron el concepto de empresa capitalista y, al final, pero no menos importante, que la existencia o la mera promesa del funcionamiento de las locomotoras arrastrando largos convoyes de carga detonaba la producción de materias primas y manufacturas en diversas regiones de los Estados Unidos.

Veinte años después otro historiador económico, Robert W. Fogel, entonces contratado por la Universidad de Chicago, publicó su tesis doctoral donde demostraba con números que los ferrocarriles habían sido un gran negocio para la economía norteamericana.²³⁷ Una década después, demostró, también con números, que el sistema esclavista en el sur de los Estados Unidos había sido un negocio muy provechoso, más que las maneras como estaba organizada la producción en el norte liberal. Cabe destacar que por la metodología utilizada en este par de estudios y en otros más, Fogel recibió el Premio Nobel de Economía en 1993.

²³⁶ Leland H. Jenks, "Railroad as an Economic Force in American Development," *Journal of Economic History*, vol. 4, núm. 1, 1944, pp. 1-20.

²³⁷ Robert William Fogel, *Railroads and American Economic Growth: Essays in Econometric History*. Baltimore, The Johns Hopkins Press, 1964.

Independientemente de mitos y discusiones en los ámbitos académicos, los despachos oficiales, las correspondencias privadas y los periódicos de la segunda mitad del siglo XIX mexicano, en los que se incluyen los del estado de Chihuahua, son permanentes seguidores de la idea de que los ferrocarriles serían detonantes del crecimiento económico del país.

Proyectos de papel

Don Francisco R. Almada inicia su cronología ferrocarrilera para el estado de Chihuahua en 1849, con la concesión otorgada por el Congreso del estado al francés Hipólito Pasquier de Doumartin, quien planeaba impulsar un proyecto de colonización y desarrollo agropecuario, minero y forestal dentro de los límites de la entidad, así como formar en México o Europa una compañía que explotase la vía férrea que cruzaría el territorio chihuahuense de norte a sur, pasando por la capital, desde donde se desprendería un ramal hacia los límites con el estado de Sonora.²³⁸ La tarea propuesta por Doumartin no era sólo construir un ferrocarril que diera vida a un estado de

riqueza proverbial [y] llamado a desempeñar un papel importante en la América del Norte, [sino] la plantación de árboles, la extracción del agua subterránea, la de metales preciosos y el fomento de la agricultura con procedimientos modernos, haciendo presente que no bastaba el trabajo para fecundizar el desierto, necesitándose mejorar los implementos de labranza y emplear mejores aplicaciones de la ciencia agrícola.²³⁹

Al menos en el proyecto presentado a las autoridades, se vislumbra una intención que incluye la colonización del territorio, la modernización de las actividades productivas y la integración de esa porción del país al mercado internacional. En realidad, se repite el discurso de las primeras concesiones, incluidas en el siguiente cuadro:

²³⁸ La transcripción de los textos de concesiones y contratos a favor del francés se encuentran en Francisco R. Almada, *El ferrocarril...*, pp. 11-15.

²³⁹ *Ibid.*, p. 9.

Cuadro III.1. Concesiones ferrocarrileras en el estado de Chihuahua, 1850-1876²⁴⁰		
<i>Año</i>	<i>Concesionario</i>	<i>Ruta</i>
1850	H. Pasqueir de Doumartin	De la frontera con Texas hasta los límites con Durango, pasando por la ciudad de Chihuahua; ramal a los límites con Sonora
1854	Alejandro José de Atocha	Paso del Norte o Presidio del Norte a Guaymas
1854	John B. Moore	De la frontera norte a un lugar en la costa del Pacífico entre Altata y Manzanillo
1858	Francisco Potts y Francisco Macmanus	Interoceánico, cruzando territorio chihuahuense, sin determinar puntos
1859 y 1865	Compañía Mexicana y Americana del Ferrocarril Interoceánico, S.A.	Un punto entre Paso del Norte y Presidio del Norte, cruzando Chihuahua hasta Guaymas o cualquier otro punto en la costa del Golfo de California
1869	Julius A. Skilton	<i>Idem</i>
1874	David Boy Le Blair	De la frontera norte hacia el norte del estado de Sonora

Como puede observarse en el cuadro III.1, la década de 1850 está marcada por casi media docena de concesiones para comunicar con un ferrocarril la frontera entre Chihuahua y Texas con el océano Pacífico. Es decir, en los años más tensos previos a la guerra civil norteamericana, los inversionistas o especuladores de concesiones buscaban una ruta corta a productos de los estados esclavistas hacia el Pacífico.

En el mismo cuadro se pueden percibir tres momentos claramente definidos:

1) En el primero, a partir de la firma de los Tratados de Guadalupe Hidalgo (1848), surgen intereses por los ferrocarriles en Chihuahua tanto de uno como de otro lado de la frontera. A los norteamericanos les interesaba alcanzar la costa occidental por una ruta corta, sobre todo a los inversionistas sureños. A los mexicanos les convenía iniciar un proceso de poblamiento del norte, qué mejor que con el apoyo de un ferrocarril; la pérdida del 55% del territorio, aunque poco habitado, había sido una experiencia que debía evitarse que sucediera de nuevo.

2) El segundo momento queda en blanco y es el que coincide con los acontecimientos bélicos de la guerra de secesión en los Estados Unidos, entre 1861 y 1865. Con ello se deja ver la estrecha relación entre intereses ferroviarios en Chihuahua e inversionistas estadounidenses y sus objetivos económicos.

3) El tercero se inscribe en el periodo que va entre la invasión de Francia a México y la llegada de Porfirio Díaz a la presidencia de la república. Se renueva en 1865 una concesión -a

²⁴⁰ *Ibid., pássim.*

norteamericanos- firmada en 1859, y el interés por Texas y el Pacífico parece tomar cuerpo otra vez.

En cuanto a los derroteros, no hay variación, todos los proyectos concesionados tendían a inaugurar una ruta perpendicular al viejo Camino Real, de Presidio del Norte (Ojinaga) a Guaymas, pasando por la ciudad de Chihuahua. Quedaba así expuesta una disyuntiva entre la aventura por nuevas rutas comerciales cruzando sitios prácticamente despoblados, pero con la posibilidad de llamar inmigrantes para su ocupación, reformulando por completo los circuitos económicos o continuar utilizando los corredores poblacionales, agrícolas y ganaderos, creados desde los inicios de la etapa colonial. Con el tiempo, la tradición fue la que se impuso sobre la experimentación, quizá la alternativa a lo desconocido habría sido muy costosa. La revolución económica que se gestaba en un país en crecimiento en todos los sentidos –Estados Unidos–, intentaba atraer al vecino del sur, pero los intentos fracasaron una y otra vez, las concesiones ferrocarrileras en el ámbito chihuahuense quedaron sólo en el papel hasta que se hizo realidad la primera en 1880.

Fue gracias a la ejecución de líneas férreas en los Estados Unidos que empresarios de ese país se interesaron en invertir en México, con el objetivo de crear una continuación de las largas rutas troncales que permitieran el aprovechamiento de los recursos mexicanos. El Congreso de la Unión se oponía a depender de dichas rutas estadounidenses, por lo que de manera sistemática rechazaba solicitudes de concesión que pretendieran unir el centro del país con la frontera norte, por temor a la posible anexión de Sonora y Chihuahua a esa nación.

La salida política que halló la administración de Manuel González fue la de revalidar las antiguas concesiones ya caducas antes de 1880.²⁴¹ A final de cuentas, el Congreso mexicano hubo de ceder regulando dos aspectos fundamentales:

- 1) Prohibición de participar en asuntos de las compañías al personal diplomático extranjero acreditado en México;
- 2) Reafirmación del decreto el 1 de febrero de 1856 que prohibía a extranjeros adquirir bienes raíces en una franja de 20 leguas (83.8 km) a partir de la frontera, además de que las compañías sólo podrían tener en propiedad las dependencias absolutamente necesarias, según la opinión de la Secretaría de Fomento.²⁴²

²⁴¹ Francisco R. Calderón, “Los ferrocarriles” en Daniel Cosío Villegas, *Historia moderna de México... Op. Cit.*, 1965, p. 514.

²⁴² *Ibid.*, pp. 504-505.

A pesar de las restricciones se lograron resultados sorprendentes: en menos de veinte años se tendieron casi 13 mil kilómetros de vía. Al menos se notaba cierta expectación en quienes aportaban capital traído del país del norte.

La política, según aseguraban sus proponentes oficiales, manifestaba una confianza en las fuerzas del mercado, y en instituciones privadas, a menudo extranjeras, para determinar el patrón del desarrollo del transporte en México. La percepción de los capitalistas extranjeros, y en especial de aquellos norteamericanos que proyectaban extender sus intereses en México, incluía estimaciones de futuros beneficios privados de sus inversiones en este país, que podrían armonizar con sus compromisos en otros lugares.²⁴³

La esperanza de estos empresarios se vio sacudida a principios del siglo xx cuando los beneficios por fletes y pasajes no respondían aún a la magnitud de las inversiones. Si bien es cierto que el tráfico de materias primas hacia la frontera y los puertos fue constante, el desarrollo del mercado interno no mostró el crecimiento esperado.

En el caso particular del estado de Chihuahua, el análisis y descripción de la obra ferroviaria entre 1880 y 1940 se centra de manera especial en dos ideas principales -sin ser las únicas- de lo que debería ser el sistema de comunicación ferrocarrilera:

a) La del Central Mexicano, de una concepción de comunicación e integración muy antigua, que logró dar una dimensión mucho más amplia a los mercados y circuitos económicos dibujados antes de 1880, refuncionalizados por el mismo ferrocarril.

b) La que aquí denominaremos sistema Chihuahua-Pacífico²⁴⁴ (en adelante ChP) mucho más visionaria, de concepción transcontinental e internacional, que olvidaba las viejas rutas y esquemas de explotación de recursos e intercambio de bienes. Este quizá haya sido el más pensado en términos del mercado como un fenómeno mundial que se apartó más de la estructura del viejo México y tal vez debió a ello su relativo fracaso.

Rutas en expansión

El desarrollo ferroviario en México es dramáticamente distinto al experimentado en los Estados Unidos. Baste decir que cuando el presidente Lerdo inauguró el Ferrocarril Mexicano entre la capital y el puerto de Veracruz, el vecino nortero ya contaba con más de 50 mil km de vías para

²⁴³ John H. Coatsworth, *El impacto económico...*, *Op. Cit.*, p. 42.

²⁴⁴ Para efectos de exposición, dentro del sistema Chihuahua-Pacífico consideramos un conjunto de concesiones y proyectos ejecutados en distintos tiempos y por diversas empresas; a saber, Ferrocarril Río Grande, Sierra Madre y Pacífico, Ferrocarril Chihuahua al Pacífico, Ferrocarril Kansas City, México y Oriente, así como el Ferrocarril del Noroeste de México.

máquinas de vapor, y para 1900 eran casi 320 mil km herrados; muchísimo más que el total europeo.²⁴⁵

Las concesiones otorgadas por el gobierno norteamericano obligaban a los constructores de ferrocarriles a colonizar el territorio conforme lo cruzaban las vías, para lo cual se abrían tierras públicas a favor de esas empresas. Estas realizaban fuertes campañas de publicidad en el este de los Estados Unidos, así como en los países orientales de Europa, de donde fueron atraídos cientos de miles de colonos para ocupar el oeste norteamericano. El desarrollo tecnológico no sólo era condición para construir y operar las líneas ferrocarrileras, sino para permitir el avance de la agricultura, la ganadería, la minería, la silvicultura y la producción manufacturera a lo largo de los “nuevos territorios”:

Inmediatamente después de la guerra [civil] se produjeron progresos mecánicos como la locomotora de carbón con cilindros de expansión, el coche Pullman (1864), el enganche de seguridad; los frenos neumáticos Westinghouse, inventados en 1869, contribuyeron más que ningún otro invento a transformar la primitiva hilera de cajones sobre ruedas en el tren moderno e hicieron posibles las grandes velocidades.²⁴⁶

Los empresarios ferrocarrileros, herederos del tráfico de pieles y otras mercancías entre puntos aislados de la geografía de América del Norte, se convirtieron también en los promotores de la utilización de medidas políticas y de las nuevas tecnologías que posibilitarían enfrentar los retos de los nuevos territorios: el ejército y colonos agrupados en milicias para acabar con los indios y las manadas de búfalos (sustento primordial de aquéllos); aparición de cercados con alambre de púas; agricultura de secano y uso del riego; transporte de personas y mercancías por ferrocarril; distribución gratuita de vacunos de raza y para hacer aún más atrayente la oferta del acto de colonizar, el sostenimiento gratuito de escuelas e iglesias.²⁴⁷

La política ferroviaria-colonizadora de los Estados Unidos permitió que una vez terminada la guerra de secesión en 1865, cientos de poblados que no pasaban de ser pequeñas ciudades, pueblos o simples aldeas con unos cuantos inmigrantes, se convirtieran en metrópolis: Los Ángeles, San Diego, Portland, Seattle, Santa Fe, Kansas City, San Antonio, Oakland, Saint Paul y Minneapolis.²⁴⁸ Los ferrocarriles interoceánicos habían cumplido su cometido poblador en este país. Al mismo tiempo, las fuerzas económicas se desataron para convertirlo en una potencia industrial y financiera.

²⁴⁵ Samuel E. Morison *et al.*, *Breve historia de los Estados Unidos*. FCE, México, 1980, p. 486.

²⁴⁶ *Idem.*

²⁴⁷ *Ibid.*, pp. 486 y 489.

²⁴⁸ *Ibid.*, p. 488.

Se vislumbran los cambios

Causó gran expectación entre los habitantes del estado de Chihuahua el crecimiento de las empresas de transporte en los Estados Unidos. Si bien tuvieron que transcurrir alrededor de quince años a partir de la finalización de la guerra civil para que los trenes se aproximaran a la frontera mexicana, el interés por estar cerca de una vía aumentaba o disminuía según la calidad de las noticias llegadas del norte. La industria ganadera del oeste norteamericano vivió una época de auge por el recorte en los tiempos de traslado de los hatos hacia los centros de consumo; los senderos de ganado y las épicas travesías fueron poco a poco sustituidas por el arrear hacia las estaciones de embarque de los ferrocarriles. Los ganaderos y comerciantes del lado mexicano soñaban con el día en el que pudieran hacer uso intensivo de las ventajas del ferrocarril, pero las regiones texanas y nuevomexicanas con las que se mantenía intercambio fueron de las últimas en verse beneficiadas por el cruce de las vías. Al despuntar 1880 el sueño estaba a punto de convertirse en realidad.

La semana del 10 de abril de 1880 los chihuahuenses leían con orgullo y ansiedad en las páginas del *Periódico Oficial del Estado* que se habían iniciado los trabajos de construcción del Texas-Pacific a partir de Shreveport, en Louisiana, hasta donde ya concluía la ruta desde San Luis, Missouri, para juntarse con el precedente de San Diego, de la costa de California, y Tucson en El Paso. Sobre esas vías llegarían los sueños alguna vez lejanos y vistos casi como imposibles de realizar. Una quincena después, la misma publicación afirmaba que el primer tren alcanzaría El Paso al año siguiente.

A partir de entonces, por diferentes rumbos, la carrera entre las compañías ferroviarias parecía tener su meta en la ciudad de El Paso: el Southern Pacific se acercaba por Tucson (20 de marzo de 1880), Lordsburg (a mediados de octubre) y Deming (15 de diciembre); el Texas-Pacific cruzaba por el norte de Texas alcanzando Baird (4 de diciembre), Sweetwater (12 de marzo de 1881) y Big Springs (28 de abril); mientras, el Atchinson, Topeka, Santa Fe (ATSF en adelante), sin posibilidades de alcanzar en primer lugar la frontera con Chihuahua, ya llegaba más al sur de Albuquerque; al tiempo, el Central Mexicano comenzaba las tareas de terracería a partir de Ciudad Juárez con rumbo a la ciudad de México.²⁴⁹

La modernidad sobre ruedas

En 1881 se dio un viraje total en la historia de la frontera de Chihuahua con Texas. En mayo llegó a El Paso la primera locomotora del Southern Pacific y con ella una multitud de

²⁴⁹ C. L. Sonnichsen, *Pass of the North. Four centuries on the Río Grande (1529-1917)*, Vol. 1. Western Press, El Paso, 1968, p. 214.

trabajadores chinos e irlandeses, así como inversionistas de diversos orígenes,²⁵⁰ quienes imprimieron un nuevo ritmo a la vida de la región. La influencia se dejó sentir a lo largo y ancho del estado de Chihuahua.

En Paso del Norte el jefe político Jacobo Ugarte informaba al Ejecutivo estatal que junto con el ferrocarril habían llegado abundantes “malhechores extranjeros de todas razas”, que los bandidos texanos pasaban al lado mexicano y asaltaban ranchos como el de Inocente Ochoa. Pero eso no era todo, los alcances iban más allá de la violencia. No se puede dudar que las implicaciones de la llegada del tren no se habrían considerado en su amplia dimensión, puesto que hasta entonces el ferrocarril no era más que un deseo pensado como posible detonante del progreso y la modernidad.

El comercio en la villa fronteriza chihuahuense se incrementó gracias al arribo de toda esa gente que recibía cada semana su salario, “vinatas” (cantinas) y mesones eran los negocios más socorridos por los obreros del ferrocarril; al mismo tiempo, la hasta entonces floreciente industria vitivinícola de Paso del Norte empezó a declinar por la crudeza del invierno anterior y la falta de brazos. Ugarte afirmaba que los antiguos trabajadores agrícolas ahora se encontraban en el ferrocarril y dejaban los campos sin brazos. En el Central pagaban un peso diario más provisión y Ugarte temía que muchas parcelas se quedaran sin trabajar.²⁵¹ El tren y sus consecuencias habían arribado al país de las desigualdades que Humboldt había descrito menos de noventa años antes.

Así, se inauguraba una práctica que se convertiría en un rasgo de la política económica mexicana: impulsar los proyectos de modernización de ciertas áreas de la economía, dejando a la deriva los sectores primarios de la producción como la agricultura. La cascada de recursos destinados al transporte ferroviario o a la manufactura, no correspondieron a las inversiones que requería la producción de alimentos básicos para entrar en un proceso de capitalización y adecuación a los nuevos tiempos. Los ferrocarriles comenzaron la era de extracción de materias primas a gran escala a cambio de la importación de granos en la misma magnitud.

El camino real de hierro

El primer ferrocarril que cruzó tierras chihuahuenses fue el construido por la Compañía Limitada del Ferrocarril Central Mexicano entre 1881 y 1884, cuyos extremos eran la villa de Paso del Norte y la ciudad de México y que, a lo largo de veinte años, fue aumentando en su longitud al añadirse ramales secundarios con los que alcanzaría Tampico, Guadalajara y

²⁵⁰ Leon C. Metz, *City at the Pass. An illustrated history of El Paso*. Hills, Windsor Publications, Woodland 1980, pp. 40-41.

²⁵¹ *POCH*, 14 de mayo y 13 de junio de 1881.

Parral. Para imaginar la magnitud del tramo de esta línea que cruzaba el estado de Chihuahua de sur a norte (entre Ceballos y la frontera con Estados Unidos), pensemos que es 30 km mayor al ramal Aguascalientes-Tampico de la misma empresa y corresponde al 36% de toda la ruta entre las ciudades de México y Juárez.

El proyecto de este tramo dentro del estado fue concebido por el gobierno de la entidad desde 1879 y fue hasta el año siguiente que la Secretaría de Fomento contrató por 99 años con Laureano Muñoz, senador por el Estado, la construcción y operación de un ferrocarril entre Chihuahua y El Paso u Ojinaga.²⁵² A pesar de la imprecisión o flexibilidad del contrato en cuanto al punto terminal norte de la línea, en diciembre de 1880, en menos de seis meses, después de la firma del contrato, el gobierno local nombró una comisión de ingenieros para el tendido de la vía hacia el Paso del Norte, pues de nada servía que quedara aislada de las rutas estadounidenses que no tenían contemplado pasar por Presidio-Ojinaga, en cambio a El Paso concurrían las cuatro líneas troncales referidas con anterioridad.²⁵³

En octubre de 1880 se integró la Junta Directiva Provisional del Ferrocarril de Chihuahua (nombre que tomó en ese entonces) por Laureano Muñoz, presidente; Antonio Ochoa, vicepresidente; Domingo Leguinazábal, tesorero; Manuel de Herrera, secretario; Enrique Müller, vocal. La misma junta decretó estatutos el 25 de marzo y 9 de julio de 1880, donde se estableció que el gobierno concurría con capital proveniente del producto íntegro de la subvención de la Federación que ascendía a ocho mil pesos por kilómetro, multiplicados por los 420 km que hay de Chihuahua a El Paso (un total de 3,360,000 pesos).²⁵⁴ Pero construir una obra de tales magnitudes era una empresa que los inversionistas locales se negaron a concluir. Los riesgos eran demasiados y no les era sencillo decidirse a ocupar tanto capital en un proyecto de tales características puesto que la tradición empresarial los llevaba más por la especulación y la acción soterrada. El gobernador de Chihuahua, el general Luis Terrazas, inició las gestiones para vender la concesión.

Las negociaciones resultaron a favor de un grupo norteamericano encabezado por Juan R. Robinson. Entre otros, William G. Fargo (socio de Wells Fargo Co.), Ashell H. Barney, Benjamín Y. Cheney, se asociaron a la Compañía del Ferrocarril Central Mexicano, representada por Robinson. El monto del traspaso ascendió a 60 mil pesos fuertes que debían ser entregados a la Administración General de Rentas; la empresa prometió terminar en 28 meses la vía entre Chihuahua y Paso del Norte. El traspaso fue autorizado por el presidente Manuel González en julio; al respecto, el 6 de agosto de 1881 el periódico tapatío *La República*

²⁵² *Ibid.*, 11 de septiembre de 1880.

²⁵³ *Ibid.*, 11 de diciembre de 1880.

²⁵⁴ *Ibid.*, 9 de octubre de 1880.

Occidental Jalisciense, criticaba esta operación ya que consideraba que los recursos del país se estaban dejando en manos de capitalistas extranjeros.²⁵⁵

Las críticas no estaban mal fundamentadas. En los Estados Unidos los ánimos se encontraban muy encendidos en ciertos sectores de la opinión pública en relación con las perspectivas de contar con una conexión internacional de los ferrocarriles. En ese sentido el periódico *The Anglo-Spanish Merchant* de San Francisco²⁵⁶ defendía la posición mexicana de los rumores que se soltaban en muchos círculos de inversionistas y aventureros. En respuesta a “lo que se dice desde Washington” en cuanto a que una vez que llegara el ferrocarril a El Paso, éste seguiría a Chihuahua y México, impulsado por la compañía del ATSF, pero, respondía el *Anglo-Spanish*, como la concesión El Paso-México “es del gobierno del estado de Chihuahua, éste se prepara por las armas a impedir los trabajos”. Y añadía “Dénle a los muchachos” alguna oportunidad y los estados de Chihuahua, Sonora “y los apetecibles puertos del Golfo de California pronto vendrán a formar parte de nuestra Unión”.²⁵⁷ Dos meses después de esta nota se anunció el traspaso.

Antes de que se confirmara el operativo a favor de Robinson, la especulación acerca de los posibles beneficiarios del negocio daba lugar a innumerables críticas y rumores como el referido por la publicación californiana. Pero nada estaba seguro aún, puesto que en junio de 1881 el *Periódico Oficial* insistía en que la empresa ferroviaria ATSF, que estaba a punto de concluir su camino hasta El Paso, sería la misma que continuaría con rumbo a Chihuahua y la ciudad de México.²⁵⁸ En Paso del Norte ciertos sectores de la población se manifestaban opuestos a que se permitiera el traspaso a la ATSF; el mismo gobernador Terrazas tuvo que viajar a la frontera para tratar de desmentir el rumor que muchos hacían una realidad, objetando que el gobierno federal aún no aprobaba ningún traspaso.²⁵⁹

Las ventajas que la compañía de Robinson logró, a partir de haber obtenido la concesión, se reflejaron en la subvención a la que se hizo acreedora por parte de las autoridades federales. El promedio de subvención a las compañías ferrocarrileras era entonces de ocho mil pesos por kilómetro, mientras que a la del Central se le aprobaron de 9 500.²⁶⁰ La información sobre el tendido del camino era noticia todos los días, todo mundo deseaba estar al tanto de los avances que hacía la empresa.

²⁵⁵ Citado en *POCH*, 29 de enero, 12 y 26 de febrero y 6 de agosto de 1881.

²⁵⁶ Publicación bilingüe quincenal que apareció en la bahía de San Francisco entre 1880 y 1883.

²⁵⁷ Nota reproducida y comentada en *POCH*, 21 de mayo de 1881. Extrañaba a los editores del órgano oficial del gobierno estatal la aseveración sobre la defensa armada contra los trabajos del ferrocarril.

²⁵⁸ *POCH*, 13 de junio de 1881. Aseveración que coincidía con los temores del periódico de San Francisco.

²⁵⁹ *Ibid.*, 2 de julio de 1881.

²⁶⁰ *Ibid.*, 13 de agosto de 1881.

La estabilidad política que se había logrado desde 1876 permitió al gobierno de Manuel González impulsar una serie de ideas para estimular el crecimiento económico del país, entre ellas, el tendido de vías de ferrocarril. Si la administración federal se caracterizó por su entusiasmo ante la posibilidad de contar con una red ferroviaria, también era cierto que no tenía un proyecto definido al respecto. Además, las inversiones necesarias para lograr el sueño del ferrocarril por fuerza debían provenir del extranjero y más que de otra parte, de los Estados Unidos, pues el crédito con Europa estaba agotado por el tamaño de la deuda y ausencia de relaciones diplomáticas.²⁶¹ A lo anterior debe agregarse el poder de los grupos regionales y la miseria en la que se encontraban los gobiernos estatales. Conciliar todos estos problemas para arrancar la construcción de caminos de fierro era complicado, pero la alta burocracia de ese entonces pudo sortear las dificultades.

Desde hacía años, en distintas partes del país se habían concesionado líneas ferroviarias, pero por mil problemas distintos nunca se habían concretado.²⁶² Los grupos regionales estaban a la caza de cualquier oportunidad que representara un beneficio por la tan anunciada construcción de vías. La Secretaría de Fomento jugó hábilmente al firmar contratos-concesión²⁶³ con más de una docena de gobiernos estatales que, a su vez, se asociaron con inversionistas pertenecientes a las élites de cada estado.

El entusiasmo entre la clase dominante era evidente en Chihuahua, como lo fue en Aguascalientes y Durango, aunque en estos dos estados se presentaron profundas diferencias en cuanto a la posibilidad de las rutas.²⁶⁴ Pero la finalidad de las concesiones a los Estados tenía un tinte más bien político: ningún grupo regional tenía los medios financieros ni la capacidad empresarial para dedicarse, a finales de la década de 1870 y principios de la siguiente, a construir un ferrocarril. Como apunta Francisco Calderón, al poseer los contratos-concesión, las élites locales pudieron negociar el trazado de las rutas con las compañías que adquirieron el privilegio.²⁶⁵ Más aún, el carácter especulativo del acuerdo entre Fomento y gobierno estatal permitía a las deterioradas administraciones de las entidades hacerse de preciados recursos monetarios, al tiempo que se satisfacía una serie de intereses locales.

En la ciudad de Chihuahua, el gobierno del estado se asoció con un grupo de inversionistas locales para explotar la concesión otorgada por la Secretaría de Fomento. La capitalización de la empresa había iniciado, al menos en el papel, cuando la compañía representada por Robinson, con base en el estado de Massachusetts, adquirió todos los derechos. Gracias a la operación, el

²⁶¹ John H. Coatsworth, *Op. Cit.*, p. 180.

²⁶² Recuérdense las concesiones en Chihuahua antes del porfiriato.

²⁶³ Francisco R. Calderón, *Op. Cit.*, pp. 495 y ss.

²⁶⁴ Véase Jesús Gómez Serrano, *Op. Cit.*; Miguel Vallebuena, "Algodón y ferrocarriles: el desarrollo de la Comarca Lagunera" en *Transición*, núm. 12, 1992, pp. 28-35.

²⁶⁵ Francisco R. Calderón, *Op. Cit.*, pp. 500-501.

socio mayoritario, el Ejecutivo estatal, pudo iniciar los trabajos de construcción de un majestuoso edificio de gobierno que empezó a levantarse en el mismo año.²⁶⁶

Por otra parte, Coatsworth añade a la estrategia gonzalista el factor de la lucha contra el desempleo:

En un principio, el desarrollo de los ferrocarriles en México sirvió principalmente para fortalecer el nuevo régimen político al contribuir vigorosamente a la reducción del desempleo y subempleo de la fuerza de trabajo y de otros recursos. Los factores de producción, que habitualmente se consumían en la lucha militar y política, fueron orientados hacia la construcción de una infraestructura moderna.²⁶⁷

Pero en el caso de la construcción del Ferrocarril Central, se prefirió una gran cantidad de mano de obra importada con amplia experiencia en las espectaculares carreras contra el tiempo, que protagonizaron las compañías estadounidenses en su conquista del oeste por medio del caballo de acero. Pesó más el interés y el poder de decisión del grupo de inversionistas que cualquiera otra cosa.

Los trabajos y las vías

Una vez conseguidos los privilegios, el tendido de rieles comenzó en octubre de 1881, iniciando con un promedio estimado diario, en los trabajos de terraceo-tendido de vía, de casi dos kilómetros y medio, según lo afirmó a un periódico paseño el capitán Thatcher, encargado de la obra.²⁶⁸ Lo proyectado en cuanto a avances diarios se redujo en la realidad a sólo la mitad, 1.2 km, y para principios de noviembre, según los diarios, la vía alcanzaba apenas 14.5 km al sur de Paso del Norte.²⁶⁹ Por su parte, Jacobo Ugarte, el jefe político de Bravos, cuya cabecera era la villa del Paso del Norte, decía ese mismo mes que los rieles estaban cerca de Samalayuca y que acababan de llegar por tren alrededor de 500 trabajadores.²⁷⁰ En enero *El Paso Herald* informó que el camino de hierro había pasado las colinas de arena de Samalayuca y se ubicaba a casi 70 km de Paso del Norte;²⁷¹ el *Periódico Oficial* afirmaba en diciembre que el bordo (sin vía) ya llegaba a El Carrizal, 143 km al sur de la frontera.²⁷² Ugarte declaraba que sólo en ese cantón se habían construido 55 km de terraplén, 27 de ellos herrados, con 35 puentes, que se

²⁶⁶ Todavía en ese tiempo las oficinas del gobierno del estado ocupaban algunas casas rentadas por varias calles del centro de la ciudad de Chihuahua. *POCH*, 28 de mayo de 1881.

²⁶⁷ John H. Coatsworth, *Op. Cit.*, pp. 40-41.

²⁶⁸ *EPH*, 12 de octubre de 1881.

²⁶⁹ *LSEP*, 9 de noviembre de 1881.

²⁷⁰ *POCH*, 26 de noviembre de 1881.

²⁷¹ *EPH*, 11 enero de 1882.

²⁷² *POCH*, 10 de diciembre de 1881.

habían colocado 10 mil rieles y 213 mil durmientes, todo ello gracias al trabajo de 500 operarios y 1300 mulas y caballos.²⁷³

Conforme transcurrían las semanas avanzaban las obras del Central, se planeaba una gran verbena popular en la capital chihuahuense para celebrar junto con las fiestas patrias la llegada del primer ferrocarril a la ciudad. En marzo, otra vez el señor Ugarte mantenía al tanto a autoridades y público sobre los avances de la empresa; para entonces, refería el líder fronterizo, se habían acumulado 150 km de terraplén, 104 de los cuales ya contaban con durmientes y vías, así como con línea telegráfica, cruzando 58 puentes; para mantener el ritmo de construcción se estaban utilizando cinco locomotoras, 958 operarios (¡casi el doble que tres meses antes!) y 1650 mulas y caballos.²⁷⁴

Para agosto de 1882 se trabajaba día y noche a fin de llegar a Chihuahua a más tardar el 15 de septiembre. Procedentes de San Luis, Missouri, llegaron a El Paso 87 carros cargados con acero, “más que suficiente para completar el Central hasta Chihuahua”. Los jornales nocturnos para los operarios alcanzaban \$3.50 y un peso menos durante el día. Poco antes del día patrio se supo que de Boston y Chicago llegarían algunos socios de la compañía para la inauguración del tramo entre Paso del Norte y Chihuahua; el primer tren de pasajeros que cubrió la ruta entre ambas ciudades llevaba consigo a 600 personas que hicieron el viaje de casi 400 km, expresamente para tomar parte en la ceremonia de inauguración. Los concesionarios se habían excedido en el cumplimiento del contrato, pues en poco más de doce meses alcanzaron la meta planeada en veintiocho: unir con el caballo de acero a la ciudad de Chihuahua con la frontera.²⁷⁵

La celebración en la capital del estado por la llegada del primer tren del Central estuvo a la altura de la ocasión; el licenciado Pablo Ochoa fue el encargado de pronunciar el discurso inaugural en el que hizo una amplia alusión a la historia de la tecnología del movimiento, del vapor y de todos esos maravillosos inventos que habían coincidido para hacer posible la existencia del ferrocarril. Lo más refinado de la sociedad del estado -junto con cientos de colados- se dio cita en la recién construida estación, en lo que entonces eran las orillas de la ciudad. Los festejos estuvieron encabezados por el general Luis Terrazas en su carácter de gobernador, acompañado de todos sus colaboradores, los miembros de la legislatura local, autoridades de la ciudad y de las jefaturas políticas de toda la entidad, así como por funcionarios públicos de El Paso. Por parte de la compañía estuvieron: Theodore Nickerson, Thomas Dana, Sterns Morse, W.H. Wheeler, N.R. Fairbanks, L.Z. Leiter, S. Kent, A.H. Dellers, W.H. Busbey, W.K. Sullivan y J.E. Wilkie, todos ellos accionistas mayores de la empresa, quienes fueron alojados en la nueva casa

²⁷³ *Ibid.*, 24 diciembre de 1881.

²⁷⁴ *Ibid.*, 4 de marzo de 1882.

²⁷⁵ *LSEP*, 26 de agosto, 16 de septiembre y *POCH*, 16 de septiembre de 1882.

del general Terrazas. El 18 por la noche el municipio ofreció un baile en el Teatro Betancourt y el 22 de septiembre se dieron por concluidas las fiestas con un concierto.²⁷⁶

Pero el arribo de la locomotora del Central a Chihuahua no significaba que las obras estuvieran finalizadas por completo en el tramo entre esa ciudad y la frontera. En febrero de 1883 el ingeniero Manuel Gameros, nombrado por el gobierno estatal como supervisor, informaba que se construían casas de mampostería para los trabajadores en Sauz, Encinillas, Chivatito y Tierra Blanca, iguales a las ya levantadas en Gallego, Laguna, Samalayuca, Ojo Caliente, Candelaria y San José; agregando que tan sólo en las actividades de colocación de la vía, construcción de puentes provisionales y tendido de línea telegráfica, había un total de 477 trabajadores mexicanos y 241 extranjeros, cuyos salarios fluctuaban, para los primeros, entre \$1.25 y \$2.00 diarios, mientras que al segundo grupo les correspondía entre \$1.50 y \$3.50.²⁷⁷

La expectación y el júbilo causados por la construcción y apertura de esta sección del Central Mexicano ya no se repetiría en cuanto a su magnitud, cuando los trabajos prosiguieron hacia el sur de la capital chihuahuense. No dejaba de ser importante el hecho de tener comunicación con el centro político del país, pero ya se contaba con una salida hacia el territorio de una potencia económica como lo era en ese entonces la Unión Americana. El carácter festivo de aquel 16 de septiembre de 1882 en Chihuahua, no fue el mismo que se dio cuando “por fin fue completada la ruta del Central Mexicano, dando al estado de Chihuahua una conexión directa con la Ciudad de México, ‘La París de América’”.²⁷⁸ Chihuahua quedaba así comunicado con la capital del país, pero también con importantes zonas productoras del sur como León -y todo el Bajío-, Aguascalientes, Zacatecas y Gómez Palacio, con toda la potencialidad de la región lagunera.

Pero la línea del Central no quedó de manera definitiva sólo en la ruta Paso del Norte-Ciudad de México; ésta se convirtió en troncal de una red que intentó también tener estaciones terminales en las costas del Golfo y del Pacífico: de Aguascalientes (que se convertiría en el cerebro mecánico y operativo de la empresa) partía el ramal hacia el puerto de Tampico, pasando por la ciudad de San Luis Potosí; así como de Lagos de Moreno se desprendía la ruta hacia Guadalajara, con la intención de continuar hasta San Blas o Manzanillo. Dentro del estado de Chihuahua, el Central, además de cruzar de norte a sur su territorio, creó un ramal para comunicar el importante mineral de Hidalgo del Parral con la línea principal.

²⁷⁶ *POCH*, 30 de septiembre de 1882.

²⁷⁷ *POCH*, 6 de mayo de 1883.

²⁷⁸ *LSEP*, 8 de marzo de 1884.

Una fiebre de fracasos

En septiembre de 1884 el *Periódico Oficial del Estado de Chihuahua* dio a conocer la idea sobre un ferrocarril que uniría a Balleza -después se ampliarían los objetivos hasta Guadalupe y Calvo- con la villa de Jiménez y a Cuiteco o Uruachi con la ciudad de Chihuahua.²⁷⁹ Casi de inmediato se dio la lista de las personas comprometidas en dicho proyecto ferrocarrilero. De hecho, estos notables chihuahuenses ya hasta habían conformado una Junta Provisional para la Construcción del Ferrocarril del Estado de Chihuahua, en cuya primera reunión se suscribieron acciones por más de 200 mil pesos.

En la misma edición del *Periódico Oficial* se incluyeron los objetivos de la vía proyectada; el principal, “aprovechar las riquezas de la sierra y llevar medios de trabajo y civilización a los tarahumares”. Hasta entonces se dirigía la mirada a los recursos de la Sierra Madre y que, por lo inasequible de su territorio, permanecía alejada de todo aprovechamiento a gran escala: bosques de pino y encino, minerales industriales y preciosos, además de una enorme cantidad de fuerza de trabajo que permanecía desocupada, “improductiva”.

Para abrir la suscripción generalizada, los inversionistas publicitaron el proyecto alabando todas sus bondades y apoyos que habían obtenido de la federación: calculaban un costo de construcción no mayor a los cinco mil pesos por kilómetro; el gobierno federal subvencionaría con cuatro mil pesos por kilómetro herrado y pagaría el flete desde Europa de los materiales de construcción. Los ingenieros eligieron tender a todo lo largo de la ruta una vía angosta (de 75 cm) para reducir los costos. No se obtuvieron exenciones fiscales -cabe preguntarse si se requerían después de tanto apoyo-.

En octubre de 1884 fueron dadas a conocer las bases para la formación de la Compañía Limitada para la Construcción del Ferrocarril del Estado de Chihuahua,²⁸⁰ y al mes siguiente se transformó en la Compañía Limitada de los Ferrocarriles de Chihuahua e Hidalgo a la Sierra Madre (ver cuadro III.2),²⁸¹ cuyo contrato con la Secretaría de Fomento firmó a finales de 1884, como representante de la empresa, Carlos Pacheco.²⁸²

²⁷⁹ *POCH*, 24 de septiembre de 1884. A partir de aquí la información sobre este tramo ferrocarrilero proviene de la misma edición, hasta que se indique lo contrario.

²⁸⁰ *Ibid.*, 4 de octubre de 1884.

²⁸¹ *Ibid.*, 8 de noviembre de 1884.

²⁸² *Ibid.*, 17 de enero de 1885.

Cuadro III.2. Ferrocarril Chihuahua e Hidalgo a la Sierra Madre²⁸³

<i>Socios y cantidad de acciones, 1884-1885</i>			
Luis Terrazas	15	José Manuel Asúnsolo	2
Antonio Asúnsolo	25	Francisco Molinar	1
Dolores Solís	12	Diego Romero	2
Celso González	10	Andrés Romero	1
Guillermo Vermehren	2	Jesús R. Romero	1
Félix Francisco Maceyra	5	Trinidad Castro	1
Gabriel Aguirre	2	José Romero	2
Juan Solís	1	Navarro hermanos	2
Diego Guerra	1	Jesús J. Molinar	1
Oficiales del 11o. Regimiento	2	J. Espinoza	1
Lauro Carrillo	4	Partida Hermanos	2
José Luis Ulloa	1	Miguel Salas	5
Manuel Merino	1	Guillermo Urrutia	2
Francisco Macmanus e Hijos	15	Pablo Ochoa	2
José Valenzuela	10	Herrera, González, Salazar y Cía.	
Manuel de Herrera	10	Carlos Pacheco	
Luis y Carlos Muñoz	1	Leopoldo Zamora	
Antonio Jaquez	2	Francisco Gómez	
Enrique Müller	5	Bernardo Stallforth	
Emilio Kettelsen	5	Esteban Benítez Lumbier	
Guillermo Horcasitas	2	Samuel Miller	
Pedro Zuloaga	10	Agustín Erquicia	
Enrique C. Creel	5	Anastacio Porras	
Juan N. Zubirán	1	Ulises Bezaury	
Guadalupe Galván	1	José Ma. Becerra	
Enrique Lafón	1	Víctor Esperón	
Carlos Fuero	1	Matías Balderrama	
Manuel Prieto y Enrique Esperón	1	Luis M. Arantave	

Poco después, Luis Terrazas cedió de su hacienda San Felipe los terrenos necesarios para la construcción de la línea entre Jiménez y Parral, según lo comunicó a Pacheco, presidente del Consejo de Administración.²⁸⁴ A principios de 1887 Pacheco y sus socios traspasaron la concesión a favor de Luis M. Arantave y Compañía.²⁸⁵ A partir de ese momento, la historia del tramo ferroviario de Jiménez a Parral se asemeja con la del tramo Paso del Norte a Ceballos. Lo que había sido un prometedor proyecto para los inversionistas chihuahuenses, después de más de un siglo nos parece mera especulación de concesiones y prerrogativas, tanto en 1880-1881 como en el periodo entre 1884 y 1885, los interesados en la construcción del ferrocarril hicieron

²⁸³ *Ibid.*, *passim*.

²⁸⁴ *Ibid.*, 24 de enero de 1885.

²⁸⁵ *Ibid.*, 16 de marzo de 1887. Arantave había estado involucrado en el negocio desde 1884 y participó en la junta directiva. No sabemos con quién se asoció para comprar la concesión.

todos los movimientos posibles para iniciar los trabajos y, de un momento a otro, desistieron y vendieron los derechos a otra empresa.

En 1887 el Congreso del Estado autorizó una subvención a Arantave y Compañía por 600 pesos por cada kilómetro tendido de vía ancha o 400 pesos si fuera angosta, sujeto a la aprobación de la Secretaría de Fomento; los pagos se harían cada seis meses con certificados de la Tesorería, con intereses del 6% anual hasta su amortización (a 20 años), pero sin pagar más de 20 mil pesos al año.²⁸⁶ Todavía en 1888 la Secretaría de Fomento decidió ampliar por 10 meses más los plazos del contrato que había celebrado desde noviembre de 1884.²⁸⁷ Una nueva prórroga por ocho meses a los plazos y ampliaciones del contrato de 13 de noviembre de 1884 fue autorizada por tal Secretaría en julio de 1889.²⁸⁸

No conocemos con exactitud la trayectoria del proyecto de Arantave, pero en 1895 la compañía del Central compró la concesión a Andrés Horcasitas y David Shaw, titulares de ésta desde diciembre de 1894.²⁸⁹ Los casi noventa kilómetros entre Jiménez y Parral se construyeron en casi un año y a principios de 1898 entraron en servicio. De nueva cuenta, grupos locales habían participado en el jugoso negocio de la especulación de concesiones.

Tres vías para un destino: el sistema ChP

Los proyectos de comunicación que se plantearon desde mediados del siglo XIX mencionaban en parte el interés por cruzar la sierra y unir las llanuras del centro del estado con los puertos del Pacífico -como quedó indicado en el cuadro III.1-. Aventureros, pioneros, visionarios y algunos emprendedores de aquella época consideraban que comunicar la altiplanicie con la costa era una importante alternativa a la tradicional ruta norte a sur o viceversa -Chihuahua a Zacatecas o a Santa Fe-, la cual era un corredor de intercambio de productos desde finales del siglo XVI. Mexicanos, norteamericanos y franceses tenían la mirada fija en unir el este industrial de los Estados Unidos con Sonora y Sinaloa como un medio para alcanzar los mercados de California y Asia.

Pero el desarrollo ferrocarrilero en la Unión Americana hizo posible que la comunicación por el corredor tradicional México-Nuevo México fuera puesta en marcha antes que el anhelado cruce de la Sierra Madre Occidental que, además, implicaba toda una aventura tecnológica y financiera. Las grandes extensiones cubiertas por pinos, encinos y otras variedades maderables,

²⁸⁶ *Ibid.*, 23 de noviembre de 1887. Del 30 de julio de 1887 al 23 de marzo de 1891, el titular del Ministerio de Fomento fue el general Carlos Pacheco, como lo había sido de diciembre de 1884 a junio de 1887 y entre junio de 1881 y abril de 1884.

²⁸⁷ *Ibid.*, 7 de julio de 1888.

²⁸⁸ *Ibid.*, 7 septiembre de 1889.

²⁸⁹ Francisco R. Calderón, *Op. Cit.*, pp. 546-547.

así como las entrañas ricas en minerales preciosos e industriales, tuvieron que esperar a que los dineros corrieran en los trenes del Central para comprobar que los caminos de hierro en efecto eran un negocio en México.²⁹⁰ El ambicioso proyecto fue completado sólo hasta que hubo una fuerte participación estatal en las inversiones durante la época del desarrollo sostenido a principios de la década de 1960.

La ruta del ferrocarril Chihuahua al Pacífico (ChP en adelante), tal como se le conoce en la actualidad, es la conjunción de diversos proyectos que se fueron entrelazando, a través de los años, desde hace más de una centuria: 1) El Ferrocarril Río Grande, Sierra Madre y Pacífico; 2) El llamado Chihuahua al Pacífico; 3) El Sierra Madre y Pacífico; 4) El Kansas City, México y Oriente (KCMO en adelante); 5) El Noroeste de México. El sistema ChP inició su vida en medio de una crisis de la industria ferrocarrilera en México y los Estados Unidos.

En ambos países la guerra de tarifas, consolidación de sistemas y bancarrotas de compañías ferroviarias serían parte de su lucha por sobrevivir. En la República Mexicana la competencia entre las empresas tendía a la destrucción de un proyecto económico nacional que, aunque rudamente delineado, sin estar integrado del todo, avanzaba sobre rieles, mientras que los dueños de las vías se destrozaban entre sí por atraer clientes. José Yves Limantour, secretario de Hacienda y Crédito Público, a partir de 1893, se enfrentó al problema desde un principio y le llevó poco más de una década resolverlo, de tal forma que evitó la parálisis ferrocarrilera, disminuyó en mucho el gasto público derivado de las subvenciones a esta industria e inició un programa de nacionalización que implicó la consolidación de los Ferrocarriles Nacionales de México en 1908.²⁹¹

En 1898 el ministro Limantour propuso al país un verdadero proyecto ferrocarrilero que sirviera más a los intereses del estado y la nación que a las empresas transportistas. Los subsidios federales fueron rebajados y reorientados, además de establecerse prioridades de comunicación, entre ellas, la línea entre la ciudad de Chihuahua y la costa del Pacífico.²⁹² El anuncio del titular

²⁹⁰ Se debe advertir que el gran negocio de los ferrocarriles en México se daba en tanto transportadores de materias primas para su exportación. Las manufacturas y otra clase de bienes producidos en el país nunca alcanzaron a ser parte fundamental de la carga de dichas empresas ferroviarias, ni siquiera en el tiempo de la política de industrialización para la sustitución de importaciones, cuando ya las empresas armadoras de vehículos automotores habían impuesto sus condiciones sobre el desarrollo del transporte terrestre y habían hecho a un lado los proyectos ferroviarios.

²⁹¹ Ver Arturo Grunstein, *Consolidados: José Yves Limantour y la creación de Ferrocarriles Nacionales de México*. México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 2012.

²⁹² Francisco R. Calderón, *Op. Cit.*, p. 573. Las otras prioridades ferroviarias dispuestas por Limantour eran: 1) De la ciudad de México a Acapulco; 2) La conexión entre el Ferrocarril Mexicano y el de Tehuantepec; 3) La línea Guadalajara-Tepic-Mazatlán; 4) La línea Guadalajara-Colima-Manzanillo; 5) La conexión del ferrocarril de Tehuantepec con Guatemala, vía Tabasco y Campeche. Las seis rutas fueron declaradas de utilidad pública en la Ley de Ferrocarriles de 1898. Para una mejor comprensión del proyecto Limantour, véase Arturo Grunstein, *Op. Cit.*

de Hacienda, tomado además como base de la política ferroviaria mexicana, a partir de entonces, resultó en apoyo a los diseños que cumplían medio siglo de existencia en Chihuahua.

La primera idea para la realización de las líneas que atravesarían la Sierra Madre Occidental en su porción chihuahuense estaba orientada hacia la búsqueda del aprovechamiento de los recursos minerales y forestales de la región. Los centros mineros de Cusihuiríachi, Ocampo, Uruachi, Pinos Altos y Miñaca estaban en la mira de esas empresas, pero terminaron siendo los abundantes recursos boscosos de la zona Papigochi los que se vieron explotados de una forma más intensa y dieron el perfil del sistema ferroviario serrano de la época. De ahí se ligaron las explotaciones forestales de Pearson y Madera-Temósachi, antes, el centro minero de Corralitos, en manos de inversionistas estadounidenses, fue el gran beneficiario de la línea a partir de su construcción desde Ciudad Juárez en 1897.

El sistema ChP en su conjunto:

a) Pretendía la integración de una amplia zona del noroeste del país, teniendo como eje la línea entre Ojinaga y la costa del Pacífico al norte del estado de Sinaloa, pasando por la ciudad de Chihuahua.

b) Buscaba la manera de alcanzar por la ruta más corta los mercados del medio oeste norteamericano -Kansas y Chicago, por ejemplo-, como alternativa ahorradora de tiempo y costos a la ruta por Ciudad Juárez o la costa californiana. En este caso se planteó como la forma más adecuada para el tráfico de mercancías asiáticas hacia el este de los Estados Unidos; al mismo tiempo, los productos chihuahuenses, mexicanos en general, estarían más pronto en esa misma región.²⁹³

c) Era, por otra parte, la posibilidad de arrastre de los millones de toneladas que representaba el transporte de productos forestales y de los minerales que ya se encontraban en explotación; se hacía más que necesario poder consolidar a una empresa ferrocarrilera que tendría asegurado un gran negocio: nacería la explotación intensiva del bosque y las compañías mineras se reactivarían gracias a las ventajas que representaba el tren; se estaba pensando no sólo en las riquezas naturales del territorio chihuahuense, sino considerando a la vecina Sonora como parte de ese “todo” regional.²⁹⁴

d) Causaba que, dentro del mismo ámbito regional, los promotores e inversionistas de este sistema estuvieran esperanzados en una gran bonanza de las actividades agrícola y pecuaria, que

²⁹³ En ello, el Central Mexicano y el proyectado ChP aventajaban al Nacional. A pesar de que éste tenía un trayecto mucho más corto entre la ciudad de México y la frontera -619 kilómetros de diferencia con el Central-, los costos aumentaban de manera considerable por ser de vía angosta y tener que cambiar la carga a otro tipo de carros al llegar a Laredo o Corpus Christi. Francisco R. Calderón, *Op. Cit.*, pp. 548-549.

²⁹⁴ *Reseña condensada de los ferrocarriles de los Estados Unidos Mexicanos, 31 de diciembre de 1910*. Tip. de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, México, 1911, cuadro 5.

sólo sería posible con la inyección de capitales y tecnología a los campos de la sierra y noroeste del estado, como ocurría en la zona costera del Pacífico.

e) Fuera del país, ambicionaba ser puente para las mercaderías de Oriente rumbo a América del Norte, contar con una salida rápida de los Estados Unidos rumbo al Pacífico, además de un conducto de Chihuahua hacia el Golfo de México sin la necesidad de cruzar territorio norteamericano (la vía Chihuahua-Salttillo-Monterrey-Tampico, jamás convertida en realidad). La espectacularidad del proyecto -y su viabilidad económica- se puso de manifiesto cuando ya en 1908 se anunciaba que los contratos estaban firmados para que el tren fuera el inicio terrestre de una ruta de vapores que partiera de Topolobampo rumbo a Hawaii, Filipinas y el Oriente, con opción a abrir otras más hacia Australia y los puertos sudamericanos; las embarcaciones a Europa serían alimentadas por trenes procedentes de Kansas City, mas se pensaba en Tampico, una vez que estuvieran concluidas las obras de enriellado a lo largo de la frontera del lado mexicano.²⁹⁵

f) Debido al impulso económico a zonas marginadas, hasta entonces no se entendía sólo para el lado mexicano, en los Estados Unidos se pretendía activar los potenciales mineros y agroganaderos de Nuevo México, del sur de Arizona y de Utah, integrarse a la zona agrícola de Kansas e impulsar a la olvidada Oklahoma. En la costa occidental de México, seguiría el río Fuerte, donde estaban las plantaciones de caña de azúcar y cítricos. Desde Kansas City al Pacífico cruzaría todas las vías importantes en ambos países.²⁹⁶

Los eslabones perdidos del gran proyecto ChP fueron, en primer lugar, el tramo a través de la Sierra Madre rumbo a la costa sinaloense que se culminó hasta 1964. En segundo lugar, Chihuahua quedó unida a Ojinaga hasta 1928, cuando la economía mexicana estaba apenas adaptándose a una nueva vida y justo antes del colapso de la economía mundial por la crisis de Wall Street. En tercer lugar, un proyecto olvidado para siempre, el de la línea paralela a la frontera con Estados Unidos para completar el ferrocarril transcontinental Tampico-Chihuahua-Topolobampo, que habría dado esa gran posibilidad estratégica de conectar ambos océanos por territorio mexicano, sin necesidad de depender de las empresas ferroviarias norteamericanas.

En 1875 se había propuesto el primer proyecto y más o menos viable para cruzar la Sierra Tarahumara con un ferrocarril. El ingeniero norteamericano Albert K. Owen promovió ante las autoridades de su país la construcción de una vía entre Austin y Topolobampo, pasando por Presidio del Norte (Ojinaga) y la ciudad de Chihuahua. El Departamento de Guerra de los Estados Unidos estaría a cargo del trazo desde Austin hasta la frontera con México; la decisión

²⁹⁵ Véase *The Mexican Yearbook 1908*, pp. 391-392. Chihuahua quedaría como uno de los puntos que aportaría pasajeros para este servicio y por lo menos lo concebían como una importante estación de paso para este ambicioso proyecto.

²⁹⁶ *EPH*, 14 de julio de 1903; *The Mexican Yearbook 1908, Op. Cit.*, p. 391. Más importante aún era el hecho de que la ruta del KCMO era cerca de 804 km más corta que la línea del río Missouri a San Francisco.

tomada por tan altos niveles de gobierno obedecía, más que nada, a que “la vía de Austin a Topolobampo es ochocientas millas más corta que la llamada de Texas al Pacífico”.²⁹⁷

Promovido en Chihuahua por don Jesús Escobar y Armendáriz, comerciante de Paso del Norte y por muchos años cónsul mexicano en El Paso, el proyecto de Owen planteaba quedar concluido en un año y amortizada la inversión en tan sólo seis, teniendo en cuenta un rico caudal de comercio procedente de Asia con rumbo al este de los Estados Unidos. La idea era que en 1876 los “mercaderes” orientales expusieran sus productos en la feria de Filadelfia -con motivo del primer centenario de la independencia de los Estados Unidos- y que los “sabios” japoneses y chinos se trasladaran por este ferrocarril hacia Chihuahua y Texas para hacer observaciones de Venus a su paso por el disco solar. Como buena parte de los utópicos, el proyecto de Owen y Escobar quedó en eso, mera utopía..., que años más tarde sería retomada con relativo éxito.

Las nuevas concesiones

Algunos años después del proyecto fallido de Owen, la Secretaría de Fomento otorgó una nueva concesión a la Compañía del Ferrocarril y Telégrafo de Texas, Topolobampo y Pacífico, que se comprometía, a cambio de explotarlas por 99 años, a construir líneas entre Topolobampo y Piedras Negras, entre Topolobampo y Álamos, otra con rumbo a Mazatlán y de un punto de la primera línea hasta la villa de Ojinaga.²⁹⁸

Renovada esta concesión en diciembre de 1882, Owen como representante de la compañía logró introducir en el contrato la formación de una “colonia modelo” en la bahía de Topolobampo; pero cuatro años después, en la tercera firma de ampliación todavía se hablaba de los planos que serían aprobados por la Secretaría y se separaban los términos del ferrocarril de los de colonización de la zona del río Fuerte. Luego de varios convenios de reafirmación, Fomento declaró caduca la concesión en diciembre de 1889.²⁹⁹

Luis Hüller, promotor alemán de la colonización en Baja California y poseedor de licencias de deslinde, resultó favorecido por varias concesiones ferrocarrileras a partir de 1887, con las que intentaba unir por medio de trenes la península con el norte de Sonora y Chihuahua. Hüller no hizo más que especular con los permisos logrados de la federación y fue vendiendo los capítulos de sus contratos a diversos interesados, entre los que se encontraron el chihuahuense Tomás Macmanus y el español Telésforo García.³⁰⁰ Este último, gracias a un pleito judicial contra Hüller, obtuvo la parte del contrato que establecía la concesión entre el río Colorado y Ciudad

²⁹⁷ Citado por Francisco R. Almada, *El ferrocarril...*, *Op. Cit.*, p. 49.

²⁹⁸ *Ibid.*, p. 63.

²⁹⁹ *Ibid.*, pp. 65-67.

³⁰⁰ *Ibid.*, pp. 73-75.

Juárez, quien a su vez “la malbarató” por tres mil dólares a Foster Higgins y socios quienes iniciaron la obra entre la frontera y Casas Grandes, pasando por Corralitos.³⁰¹

Según *El Paso Daily Herald*, en su edición del 26 de enero de 1893, la empresa inglesa The Mexican Northern Pacific Railway Co. acababa de obtener una concesión para construir un ferrocarril entre Chihuahua y Guerrero, con una distancia de 193 kilómetros. A la misma compañía le fue transferida la concesión de la línea entre Guaymas y Deming.³⁰²

Un año después, en febrero de 1894, Milton Wray, uno de los representantes de la colonia mormona en Chihuahua, informaba en *El Paso* que los trabajos del Mexican Northern llevaban 120 km de nivelación y se había realizado una parte considerable en cuanto a la colocación de postes de telégrafo. La vía, añadía el editor de *El Paso Herald*, se extendería hasta Chihuahua desde Deming y de ahí a Gallup, abriendo los depósitos de carbón al comercio del sur y de ahí a Salt Lake City.³⁰³

En 1895 con cinco millones de dólares se formó el capital de la Río Grande, Sierra Madre y Pacífico. El juez Josiah F. Crosby, de El Paso, viajó a San Luis y Chicago para cerrar la operación; a la “antigua” empresa se le pagarían 30 mil dólares por el traspaso.³⁰⁴ Entre los socios de esta nueva compañía se encontraban Crosby; el cónsul alemán en Juárez, Max Weber (que participaba con 2500 dólares); un teniente Davis, (con \$2500); Harry Word y el alcalde paseño, de apellido Fewel (con cinco mil).³⁰⁵

En mayo de 1896 la Río Grande, Sierra Madre y Pacífico fue autorizada por el gobierno central mexicano para principiar los trabajos de construcción entre Juárez y Casas Grandes. Exactamente un año después se inauguraba el servicio entre la frontera y Corralitos; tres meses más tardó el tren en llegar hasta Casas Grandes, era agosto de 1897 y el popular nombre de “tren de Corralitos”, como se le conoció desde su primera corrida, le duró muchos años. La empresa había logrado de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP) un subsidio de ocho mil pesos por kilómetro construido.³⁰⁶

Por otro lado, y casi al mismo tiempo, Enrique C. Creel y Alfred A. Spendlove obtuvieron del Congreso de la Unión en marzo y septiembre de 1897, el visto bueno para que la compañía con base en Nueva York, la del Ferrocarril ChP, se hiciera cargo de la construcción y operación de una línea entre la capital del estado y la costa occidental de México; la empresa ganó un subsidio

³⁰¹ Francisco R. Calderón, *Op. Cit.*, pp. 563-564.

³⁰² *EPDH*, 9 de enero de 1893.

³⁰³ *EPH*, 15 de febrero de 1894.

³⁰⁴ *Ibid.*, 11 de septiembre de 1895.

³⁰⁵ *Ibid.*, 3 de octubre de 1895.

³⁰⁶ James M. Day en Morris B. Parker, *Mules, mines and me in Mexico. 1895-1932*, University of Arizona Press, Tucson, 1979, p. 163, nota 14; *Reseña histórica y estadísticas de los ferrocarriles... 1899*, Tipografía de la Dirección General de los Telégrafos Nacionales, México, 1900, p. 42.

de siete mil pesos por cada uno de 400 kilómetros, más nueve mil por cada uno de otros 200. Además, la legislatura local le asignó otra subvención por tres mil pesos por kilómetro en un tramo de 200.³⁰⁷

Al año siguiente, 1898, Creel obtuvo otra concesión por 99 años, ahora para construir vías hacia Aldama, El Magistral y El Concheño, Pinos Altos y Jesús María.³⁰⁸ Con ello, se lograría el proyecto de Limantour recién expuesto. Creel traspasó la concesión a Arthur E. Stilwell en 1900, quien la recibió a nombre de la compañía del ferrocarril KCMO, organizada en Missouri, el mismo Creel quedó en el Consejo de Administración. Esta empresa logró de la Cámara de diputados del estado de Chihuahua un apoyo de mil pesos por kilómetro herrado entre Chihuahua y Ojinaga y de Miñaca al sur hasta llegar a los límites con Sinaloa, pero teniendo como cifra máxima la de 600 mil pesos.³⁰⁹ En 1902 Stilwell y socios obtuvieron un contrato de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas donde les ofrecía mayores subsidios y en 1908 uno extra del gobierno del estado de Sinaloa.³¹⁰

En Chihuahua se hablaba del proyecto del KCMO y ChP como una gran esperanza para la vida económica de la entidad. Don Silvestre Terrazas en *El Correo de Chihuahua* le dedicó un espacio lo bastante amplio en 1902 como para que nadie fuera a perder detalle de los trabajos. Para empezar, publicaba declaraciones de Creel: D. Enrique C. Creel, quien, en frases oportunas como él sabe emplearlas, dijo que el ferrocarril de Kansas City, México y Oriente era la orientación del progreso de Chihuahua; que si esta ciudad tenía ahora 30 mil habitantes, llegaría a 50, 100, 300 mil, o quién sabe a cuántos más; que él, como vicecónsul inglés, veía con satisfacción llegar el capital de Inglaterra para ayudar al progreso de nuestra patria.³¹¹

En 1901 empezaron trabajos de levantamiento en Topolobampo y se importaban de Inglaterra cien mil durmientes y cien millas de rieles para tender la vía. La obra comenzó y al año siguiente Arthur E. Stilwell, un tal Lord Monson y Enrique C. Creel, hicieron un recorrido entre Chihuahua y más allá de Miñaca, afirmando que era una de las mejores obras que se hubieran hecho en la república.³¹² Los compromisos con el capital inglés seguían reafirmandose, entre tanto, pues se hicieron contratos para enviar desde el otro lado del Atlántico el equipo rodante para la compañía.³¹³

En 1902 se procedió a la inauguración oficial del ChP. En la ceremonia, Enrique C. Creel hizo hincapié en la importancia de la ruta y decía que con sus 2400 kilómetros uniría los mercados

³⁰⁷ *POCH*, 5 y 12 de febrero de 1898.

³⁰⁸ “Concesiones y franquicias...”, *Op. Cit.*, pp. 15-31.

³⁰⁹ *POCH*, 30 de julio de 1901.

³¹⁰ Francisco R. Almada, *El ferrocarril...*, *Op. Cit.*, p. 96.

³¹¹ *ECC*, 19 de marzo de 1902.

³¹² *Ibid.*, 21 de marzo de 1902; Francisco R. Almada, *El ferrocarril...*, *Op. Cit.*, p. 125.

³¹³ *ECC*, 13 de mayo de 1902.

mexicanos con los del Oriente. Arthur E. Stilwell asentó que en 18 meses de trabajo se tenía más de la tercera parte del bordo; que había ido a Inglaterra a hacer comprender la importancia de la línea y que ella sería sin duda, una de las más ricas del mundo porque descubriría las mejores minas que pudieran encontrarse. El señor Sheldon, cónsul de los Estados Unidos en Chihuahua, dijo que la protección que se daba en México hacia los ferrocarriles no se daba en otra parte del mundo, de manera especial en el estado de Chihuahua, e hizo referencia también al desarrollo minero que se lograría con esta línea.³¹⁴

En Kansas y Texas, se anunciaba, habían iniciado obras para alcanzar la frontera con México. Pero de lado mexicano había un temor: “Sólo se espera que haya suficientes operarios para los trabajos de la interesante vía entre las playas del Pacífico y Chihuahua”.³¹⁵ El promedio diario de construcción era casi de dos kilómetros y medio entre Chihuahua y Aldama.³¹⁶

El entusiasmo por las posibilidades de impulso económico que se suponía iba a brindar el ChP salía a relucir todos los días. Se notificaba, por ejemplo, una vía herrada de 60 centímetros de ancho (sistema Decauville) para unir Jesús María con Miñaca con la mira de sacar al mercado sus metales en explotación.³¹⁷

Parece ser un hecho la construcción de una vía eléctrica que unirá a Jesús María con Miñaca, mejora que será de gran importancia para estos distritos mineros. Una de las personas interesadas en la construcción de la vía, acaba de comprar en \$600,000 la mitad de una de las minas de mayor significación para la evidente construcción de esta vía eléctrica.³¹⁸

En abril de 1903 se efectuó la apertura del tramo correspondiente entre Tabalaopa y Trancas, de 57 km de largo.³¹⁹ El aspecto ganadero y agrícola no se olvidaba. En 1904 los directivos del ChP pretendían crear un ramal de 86 km hacia la propiedad de William R. Hearst, en San José Bavicora, a partir de un punto cercano a la estación El Carpio.³²⁰ En El Paso el entusiasmo no era menor, desde allá alababan la importancia de la ruta, pues cruzaría la sierra por donde hay campos forestales, llevaría víveres e implementos a estas instalaciones, pueblos y ranchos de la región, además de cruzar por los campos mormones “que cultivan toda clase de frutos”.³²¹

Por otra parte, el panorama general era halagüeño. No se estaba pensando sólo en Chihuahua. Se hablaba de la rica porción agrícola al sureste de Kansas y que la línea cruzaría a todo lo largo del estado de Oklahoma (la única hasta entonces). En el occidente de Texas, sería la primera en

³¹⁴ *Ibid.*, 27 de marzo de 1902.

³¹⁵ *Ibid.*, 7 de junio de 1902.

³¹⁶ *Ibid.*, 6 de junio de 1902.

³¹⁷ *Ibid.*, 19 de junio de 1902.

³¹⁸ *Ibid.*, 2 de agosto de 1902.

³¹⁹ Francisco R. Almada, *El ferrocarril...*, *Op. Cit.*, p. 130.

³²⁰ *EPH*, 13 de febrero de 1904.

³²¹ *Ibid.*, 15 de noviembre de 1905.

pasar de norte a sur -un tramo de 804 km-, al oeste de Fort Worth, donde se intersecaría en ángulos rectos con las vías de las líneas Fort Worth and Denver, Texas Pacific, ATSF y del Southern Pacific. En territorio mexicano atravesó con rumbo al occidente y cortó en recto las líneas que corren de norte a sur. Sería casi 804 km más corto que la línea que corría entre el río Missouri y San Francisco.³²² Como ya se dijo antes, en México se pondría a disposición del mercado la producción de una región con grandes recursos agrícolas, mineros y forestales. En aquella parte, el Southern Pacific (conocido en la región como Ferrocarril de Sonora) estaba construyendo la línea entre Guaymas y Guadalajara y el Central Mexicano pronto completaría la extensión de Guadalajara a Manzanillo, con lo que la costa occidental de México estaría abierta al sistema general de transportes ferroviarios del país.³²³

En el Bajío del Molino, en el kilómetro 184, se construyó la división de la ruta hacia el noroeste, Temósachi. A partir de ese momento, a ese lugar que había pertenecido a la Hacienda de la Herradura se le conoció con el nombre de La Junta, donde en 1904 se principió a instalar una planta de tratamiento de durmientes, cuya capacidad sería de 60 mil piezas mensuales.³²⁴

Pero los problemas surgieron. Llegó el pánico bursátil de Nueva York en 1907 y aunque se decía que el grupo de Arthur E. Stilwell no había sido afectado,³²⁵ en 1909 se vendieron y arrendaron vías, concesiones, materiales y equipo a la recién formada compañía del Ferrocarril del Noroeste de México. Sólo habían completado un tramo pequeño de Topolobampo hacia el norte sin alcanzar los límites con Chihuahua; de Chihuahua a Estación Sánchez; de La Junta a Temósachi y de Chihuahua a Estación Márquez.³²⁶

Las otras vías

Hemos ya descrito los dos sistemas ferroviarios mayores dentro del estado de Chihuahua, pero debemos añadir un pequeño conjunto de líneas que no tenían la envergadura de los mencionados y que a nivel local fueron importantes, además de participar en el desarrollo de la economía regional: la del Ferrocarril Mexicano del Norte y la del Ferrocarril Mineral de Chihuahua.

La más antigua de estas pequeñas líneas es la del Ferrocarril Mexicano del Norte, entre Escalón y Sierra Mojada, en los límites de Chihuahua y Coahuila, en medio del Bolsón de Mapimí. Siendo una ruta dedicada de manera exclusiva a la extracción de los minerales explotados en

³²² *The Mexican Yearbook 1908*, p. 391.

³²³ *Ibid.*

³²⁴ Francisco R. Almada, *El ferrocarril...*, *Op. Cit.*, p. 123 y *EPH*, 3 de enero de 1905.

³²⁵ El secreto de su independencia, aseguraba el *Chihuahua Enterprise*, es que había procurado construir su ferrocarril con capitalistas de clase media, unos cuatro mil, que estaban fuera de Wall Street. *CHE*, 2 de noviembre de 1907.

³²⁶ Francisco R. Almada, *El ferrocarril...*, *Op. Cit.*, p. 124.

Sierra Mojada y las salinas de Jaco; Calderón afirma que éste fue uno de los ferrocarriles que se construyeron con mayor rapidez en México, aun cuando nunca recibió subsidio alguno.³²⁷ Pero según el contrato entre el gobierno del estado de Chihuahua y la empresa, los terrenos necesarios para la línea serían adquiridos por la administración local y luego cedidos a Robert S. Towne, apoderado de la compañía, además de exentársele de impuestos sobre actividades de extracción y beneficio de minerales a lo largo de la ruta y por el establecimiento de tiendas de abasto.³²⁸

Los 125 km de vía ancha fueron tendidos en poco menos de dos años pero “la falta de agua y la baja del precio de la plata obligaron la detención del trabajo en las minas; a mediados de 1894 estaba a punto de declararse la quiebra, cosa que pudo evitarse por la fusión con la compañía minera de Palmarejo, Chihuahua, también propiedad de ingleses”.³²⁹ En 1893 la línea fue registrada a nombre de la British Mexican Railway Co. -resultado de la fusión mencionada por Calderón- que, además, planeaba construir una vía desde Tampico a Sierra Mojada y después continuar desde Escalón hasta algún punto en la costa del Pacífico.³³⁰ Con ello, los ingleses pretendían competir con los norteamericanos en una ruta transcontinental, pero del lado mexicano.

Otra pequeña línea fue la que se conoció como el Ferrocarril Mineral de Chihuahua, también construida para el acarreo de materiales hacia las plantas de beneficio. Se localizó este servicio entre Santa Eulalia y la capital del estado, pasando por Ávalos y la hacienda de Robinson. Este ferrocarril formaba parte de un conjunto de empresas con base en la capital, encabezadas por Máximo Krakauer, Enrique C. Creel y Federico Sisniega, en el que se incluían, además del Mineral, los tranvías de la capital, la compañía que abastecía de electricidad a la ciudad y la Industrial Mexicana (CIM).

En junio de 1898 la Secretaría de Comunicaciones autorizó la construcción de una vía entre Minas Nuevas y la Laguna de Juanota con ramales a Parral, Balleza y Río Florido. Después, en menos de un año la concesión quedó en manos de una empresa denominada Compañía del Ferrocarril de Parral y Durango, que ya para 1903 tenía en operación 79 km de vía entre Parral y la Mesa de la Sandía, estado de Durango. La compañía estaba afiliada a la Hidalgo Mining Company con sede en la ciudad de Pittsburgh y operaba en el punto terminal sur un aserradero, con capacidad de 20 mil pies diarios de madera que era vendida en Parral y otros centros mineros cercanos. Esta empresa tenía intenciones de extender un ramal con rumbo a Guadalupe y Calvo, pero en 1910 no se había iniciado la obra cuando todas las propiedades de la Hidalgo -minas,

³²⁷ Francisco R. Calderón, *Op. Cit.*, pp. 562-563.

³²⁸ *POCH*, 16 de agosto de 1890. Luego entonces, no recibió subsidios en metálico u obligaciones del gobierno, pero sí de otra clase.

³²⁹ Francisco R. Calderón, *Op. Cit.*, p. 563.

³³⁰ *Reseña histórica y estadística de los ferrocarriles...*, *Op. Cit.*, p. 20. La ruta sería Tampico-Camargo-Mier-Laredo-Barroterán-Sierra Mojada, con un ramal de Santa Teresa a Matamoros, siempre en territorio nacional.

tren y aserradero- fueron vendidas a A. J. McQuatters y socios, de Dallas, por un millón y medio de dólares.³³¹

Lo que fue y lo que pudo ser

En la planeación del Ferrocarril Central estaban presentes con una gran fuerza los profundos traumas de la separación entre la capital y los diversos “nortes”: siempre abandonados según sus gentes, siempre rebeldes e independientes según los seculares actores de la centralización nacional. El ferrocarril, como señaló Luis Terrazas, definiría de una vez por todas la pertenencia de Chihuahua (del norte en realidad) a ese proyecto llamado México; el viejo caudillo no se equivocó, desde entonces la presencia federal en el estado creció notablemente, sobre todo en lo tocante a la fuerza militar contra la aún latente amenaza apache. A partir de 1882, cuando el Central cruzó como espina dorsal la geografía chihuahuense, la lección quedaba clara,

el gobierno del estado debería, además de buscar la tranquilidad, la seguridad y la paz públicas, objetivos frustrados de las últimas décadas por las guerras intestinas y luchas contra grupos étnicos, lograr la estabilidad política a través de negociaciones entre grupos y convertir al poder político en un dotador de servicios y activo promotor del desarrollo económico.³³²

El antiguo corredor demográfico Parral-Jiménez-Camargo-Chihuahua-Paso del Norte-Santa Fe, que había marcado durante siglos el rumbo de hombres y mercancías, sería el camino del ferrocarril. En su trazo, que seguía la tradición de la movilidad, se confundían los sueños y proyectos de los viejos comerciantes que pensaban en revivir el otrora vigoroso Camino Real del Nuevo México -Camino Real de Tierra Adentro le llaman los historiadores ahora- y de los “nuevos ricos” surgidos de la generación liberal de mitad de siglo con Luis Terrazas a la cabeza, que harían brotar la fama de la ganadería exportadora chihuahuense; de antiguos propietarios de vetustas instalaciones textiles y de empresas novedosas (como la cervecería y las fundiciones) a las que el tren trajo el ánimo o un segundo aire. Este corredor norte-sur, nada extraño en su diseño, fue albergue de estos viejos planes y de proyectos novedosos. Sin embargo, el fuerte sabor geopolítico del Central es difícil de olvidar.

La posibilidad de utilizar un ferrocarril entre la ciudad de Chihuahua y El Paso a partir de septiembre de 1882, hasta La Laguna un año después y en abril de 1884 hasta la ciudad de México, significó una serie de transformaciones en la vida económica y social de los chihuahuenses. Simplemente los cables telegráficos que flanqueaban las vías fueron los

³³¹ AGNCH, Manuel Gómez y Luna, Parral, 27 de febrero de 1903; *POCH*, 18 de mayo de 1905 y 21 de junio de 1906; *ECC*, 15 de abril de 1903; *EPH*, 29 de noviembre de 1910.

³³² Carlos González H., “Miguel Ahumada. El gobernador porfirista” en *Chihuahua: las épocas y los hombres*, UACJ-Gobierno del estado-Meridiano 107, Ciudad Juárez, 1992, p. 20.

conductores de noticias casi al instante; y las mercancías podían hacer todo el recorrido entre Paso del Norte y la ciudad de México en tan sólo 48 horas, cuando antes del tren el viaje implicaba meses.

Entre las actividades económicas que se reactivaron o fueron creadas gracias a la puesta en marcha del Central se encuentran:

- 1) La exportación de ganado en pie a Chicago, Kansas City y en general a todo el mercado del medio oeste de los Estados Unidos.³³³
- 2) La entrada directa al mercado de la carne de la ciudad de México con animales en pie primero, después, con canales congelados y, por último, el proyecto más ambicioso que marcó un fracaso tremendo en 1907, con carne procesada en embutidos y enlatados.³³⁴
- 3) Integración al mercado de los cueros de la ciudad de León, teniendo entre sus primeros promotores a la casa comercial de los franceses B. Rembez y Ulises Bezaury.
- 4) La exportación directa de minerales, la creación del complejo de fundidoras y refinadoras de metales de los Guggenheim (ASARCo) en Aguascalientes, Chihuahua y El Paso.³³⁵
- 5) La venta de granos de las haciendas del sur del estado hacia los mercados del sur de la república (por ejemplo, el trigo de la hacienda de San Isidro, propiedad de Luis Terrazas, a la ciudad de México).³³⁶
- 6) La especialización de las haciendas terracistas gracias al transporte de pastura, granos, etcétera, entre las mismas.³³⁷
- 7) El aprovechamiento intensivo del guayule y su transporte a La Laguna para la Continental Mexican Rubber Co.³³⁸

³³³ Ligado al Ferrocarril Central, se explican los dos *booms* exportadores chihuahuenses de 1883-1889 y en los años 1895 y 1898, favoreciendo de forma muy particular al general Luis Terrazas. Junto a estos ciclos exportadores, se encuentra la expansión del sistema bancario chihuahuense. Véase Carlos González H., “Chihuahua y las transformaciones de las estructuras económicas y sociales en el periodo anterior a la revolución” en Alejandra García y A. Juárez (coords.), *Los lugares y los tiempos*, Nuestro Tiempo, México, 1989, pp. 246-266 y Ricardo León G., “La banca chihuahuense durante el porfiriato” en *Siglo XIX, Cuadernos de Historia*, año 1, núm. 2, pp. 9-47.

³³⁴ Véanse Carlos González H., Ricardo León G. y Noé Palomares P., “Reflexiones en torno...”, *Op. Cit.* y Mark Wasserman, *Capitalistas, ...*, *Op. Cit.*, pp. 125-126.

³³⁵ Véase Noé Palomares P., “Minería y metalurgia chihuahuenses: Batopilas y Santa Eulalia entre 1880 y 1920” en *Actas del Tercer Congreso Internacional de Historia Regional Comparada 1991*, UACJ, Ciudad Juárez, 1992, pp. 307-316.

³³⁶ Libro de la contabilidad de los bienes del general Luis Terrazas, año 1910-1911, colección particular, Chihuahua.

³³⁷ *Idem.*

³³⁸ En 1911 este negocio le significaba a Luis Terrazas entre seiscientos y mil pesos al mes, *Idem.*

8) La creación y consolidación de las industrias cervecera y textil al encontrar a lo largo de la línea (hacia el norte y el sur) nuevos mercados para sus productos.³³⁹

9) La conjunción del ferrocarril con la zona libre, motivó el crecimiento de El Paso-Juárez como centro de distribución de bienes; la derrama económica en ambas poblaciones impulsó el incremento poblacional en la frontera y sus áreas de influencia.³⁴⁰

Además, tren y telégrafo permitieron una mayor y más eficaz comunicación entre proveedores, clientes y socios. De una forma rápida, cualquier comerciante pudo hacer sus pedidos a las casas abastecedoras de la ciudad de México, Chicago, Londres, Bilbao y París. Cuando estaba en puerta un negocio, el interesado podría trasladarse hasta México y regresar en una misma semana. Los espacios coloniales se habían roto, todo estaba más cerca.

En las esferas de lo social y cultural, el tren llevó al estado de Chihuahua con mayor facilidad y frecuencia a los maestros y pedagogos que suscribieron los proyectos de transformación educativa; a los toreros, actores (de teatro de comedia y clásico, de compañías de ópera, opereta y zarzuela), cantantes (Angela Peralta cantó en la capital del estado después de viajar por el Central) y músicos que antes habían quedado circunscritos a participar en un ámbito muy cerrado por la dificultad de las comunicaciones; se experimentaron nuevos productos alimenticios y bebidas, hizo su aparición el pulque, después desplazado por la cerveza; las modas neoyorquinas y parisenses se presentaban sin los retrasos a los que estaba acostumbrada la “alta sociedad”; los hijos notables tuvieron la oportunidad de irse a estudiar a los más prestigiados colegios de los Estados Unidos y que sus padres los fueran a visitar de manera constante; los trabajadores que requerían los nuevos establecimientos comerciales e industriales llegaron en diversas oleadas migratorias en tren, procedentes del sur.³⁴¹

Un rompimiento a medias

Las características económicas que se presentaron por la operación de las rutas del sistema ChP se pueden enumerar de la siguiente manera:

³³⁹ Véase Carlos González H., “La agricultura en el proyecto económico del porfiriato en Chihuahua” en *Siglo XIX...*, *Op. Cit.*, año 2, núm. 5, febrero de 1993, pp. 9-37.

³⁴⁰ *POCH*, 8 de octubre de 1881. Las compañías ferrocarrileras desembolsaron más de 60 mil dólares mensuales en El Paso durante 1882 (*LSEP*, 3 de febrero de 1883). *El Progresista* de Paso del Norte anunciaba el incremento en la población y en el valor de la propiedad raíz por la próxima llegada del ferrocarril texano en *POCH*, 4 de diciembre de 1880. El promedio anual para 1911, de carga entre El Paso y Juárez era de 776 millones de libras “y se espera un año mejor” en *EPH*, 21 de junio de 1911. Véanse también Martín González de la Vara, *Región, frontera...*, *Op. Cit.*, Óscar J. Martínez, *Ciudad Juárez...* y C. L. Sonnichsen, *Pass of the North...*, *Op. Cit.*

³⁴¹ Pensemos en la ruta seguida por los inmigrantes centroamericanos que cruzan por tren, La Bestia, el territorio mexicano con el afán de alcanzar los Estados Unidos.

- 1) Sus fines extractivos se cumplieron a cabalidad.
- 2) Los viejos proyectos de turismo hacia la región con la utilización del ferrocarril se quedaron en el papel, retomados en ciertos momentos a partir de la década de 1960, pero sin el entusiasmo desbordado del tiempo en que fue planeado.³⁴²
- 3) La integración hacia los mercados asiáticos, con el este y medio oeste de los Estados Unidos, sólo se ha replanteado hasta el establecimiento de nuevos vínculos con los países miembros de la Cuenca del Pacífico y con el Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos y Canadá; los dos últimos puntos siempre impulsados y controlados desde el centro del país.
- 4) El desarrollo de la explotación forestal extensiva en Chihuahua, hasta convertir al estado en el primer productor de madera a partir de la existencia de los trenes de este sistema, fue una actividad nueva. Los cientos de miles de hectáreas desforestadas desde antes de 1925 en el noroeste del estado de Chihuahua son mudos testigos erosionados de este rotundo éxito.
- 5) Las empresas mineras de la sierra abatieron sus costos de transporte al contar con vías en puntos muy cercanos a los centros de producción, con trenes que acarreaban los materiales hasta las plantas de beneficio.
- 6) El sistema ChP logró la apertura del mercado de la carne para el ganado del noroeste del estado de Chihuahua.

La importancia de las otras líneas se circunscribió sobre todo al ámbito local y casi siempre de forma exclusiva para las empresas que las explotaron: el mineral de Sierra Mojada no se hubiera podido aprovechar sin la existencia del Ferrocarril Mexicano del Norte; lo mismo sucedió con Naica y Santa Eulalia, que fueron asiento de capitales de importancia hasta que se pudo contar con un servicio de transporte barato que justificara las altas inversiones en materia de operación.

Casi al mismo tiempo que se culminó el tramo entre Pearson y Madera del Ferrocarril del Noroeste de México, Francisco I. Madero se hacía cargo de la presidencia del país y Abraham González del Ejecutivo estatal. Fue el final de las construcciones para dar paso a una época de destrucción y reconstrucción que duró más de una década, situación vivida en todo el país, no sólo en Chihuahua. Después de 1920 la expansión ferrocarrilera fue mínima. En 1928 se pudo completar el tramo entre Chihuahua y Ojinaga, perteneciente a la concesión del KCMO; allá

³⁴² En 2018, junto con el tren que va de Guadalajara a Tequila, es la única ruta ferroviaria en México que presta servicio de pasajeros. Aunque tiene un trayecto actual de 653 kilómetros entre Los Mochis y Chihuahua es mínimo, comparado con los 1513 que comprende la ruta original entre el puerto de Topolobampo y la ciudad fronteriza de Ojinaga. Indudablemente, la preferencia que se le ha dado al transporte carretero, aunque sea de mayor costo, ha sido un factor que determina el escaso impulso dado al acarreo de carga y pasajeros por medio del ferrocarril.

por 1925 se tendieron los 74 km de vía del Chihuahua y Oriente, entre Lucero y Los Lamentos, vía que a los pocos años, 1932, fue retirada.³⁴³ No hubo más.

La lista de sueños, proyectos y especulaciones que no llegaron a concretarse fue más larga que la de las realizaciones, para ejemplificar, se presenta el Cuadro III.3.

³⁴³ Francisco R. Almada, *Diccionario...*, *Op. Cit.*, p. 208.

Cuadro III.3. Concesiones ferrocarrileras en Chihuahua		
Proyectos sin realizar, 1880-1909 ³⁴⁴		
<i>Año</i>	<i>Concesionario</i>	<i>Ruta</i>
1880	FC Sonora	Guaymas - frontera EU; ramal Hermosillo - Ures - Paso del Norte
1881	Francisco Prida, Ignacio Pombo	Piedras Negras - Topolobampo; ramal Alamos, Mazatlán, Paso del Norte
1884	Carlos Pacheco y socios	Chihuahua - Cusihuiríachi - Cuiteco o Uruachi; Parral - Balleza
1887	Luis Hüller	Magdalena, Son. - Paso del Norte
1887	Luis Hüller	Guaymas - Alamos - FC Central
1889	Francisco Alfaro	Mazatlán - Durango - Monterrey - Camargo Tamaulipas
1890	Gerónimo Treviño, Emeterio de la Garza	Venadito - Sierra Mojada - FC Central - FC de Topolobampo
1891	Albert K. Owen	Topolobampo - Guerrero, Coahuila
1892	Albert K. Owen	Bocoyna - frontera EU
1893	Enrique Mejía, Alfonso Lancaster Jones	Guerrero - Col. Juárez - Col. Díaz - Palomas; Guerrero - Mazatlán; ramal Topolobampo, Alamos, Guaymas - Jalisco
1894	Albert K. Owen	ramal San Blas - FC Sonora; ramal La Junta - Urique - Batopilas
1895	Miguel Lebrija, B. A. Powers	Chihuahua - Cusihuiríachic - Guerrero; ramal Ocampo - FC Sonora
1895	Andrés Horcasitas, David Shaw	FC Central - Batopilas
1895	FC Internacional Mexicano	Monclova - Sierra Mojada - Jiménez - Durango - costa Pacífico
1898	FC Parral Durango	Mesa de la Sandía, Dgo. - Guadalupe y Calvo
1902	Alejandro Elguezábal	Torreón - Lerdo - Gómez Palacio - Mapimí - Indé - El Oro - Parral
1902	FC Central	Parral - Miñaca
1902	FC Transcontinental Mexicano	Tampico - Chihuahua - Topolobampo
1903	Cananea Consolidated Copper Co.	Corralitos - Magdalena, Son.
1904	Cananea Consolidated Copper Co.	FC RGSMP - Naco - Cananea
1904	Cananea Consolidated Copper Co.	Río Aros - Onavas - Guaynopita
1905	Enrique Creel, José Ma. Gándara	San Isidro - La Calera
1905	FC Monclova a Chihuahua	Monclova - Chihuahua
1907	Cananea Consolidated Copper Co.	Madera - Bacerac
1907	FC Rio Grande, Sierra Madre & Pacific (RGSMP)	Estación Guzmán - Cananea
1908	Cananea Consolidated Copper Co.	Temósachi - Maycoba - La Trinidad - Río Yaqui
1908	Cananea Consolidated Copper Co.	FC SMP - FC RGSMP - FC Central - FC Sonora - FC Cananea Naco
1909	FC del Noroeste de México	FC Noroeste - Bacerac - Agua Prieta
1909	FC del Noroeste de México	Temósachi - Agiabampo

³⁴⁴ Fuentes: *POCH*, 13 de agosto de 1881, 17 de enero de 1885, 22 de febrero de 1890, 21 de enero de 1905; *EPH*, 5 de enero y 22 de agosto de 1895, 26 de febrero de 1902; *ECC*, 10 de mayo, 13, 15 de julio de 1902, 15 de abril de 1903; *Reseña de los ferrocarriles...*, *Op. Cit.*, cuadro 5; Francisco R. Almada, *El ferrocarril...*, *Op. Cit.*, *pássim*.

El viejo sueño del ChP, el primero en expresarse en el ámbito chihuahuense con la concesión a Doumartin en 1850, fue el último de los cumplidos. Fueron más de cien años de espera. De nueva cuenta, la idea prevaleció sobre la realidad. Algo no funcionó como se esperaba y la crisis detonó cuando en 1907 el ministro de Hacienda, José Yves Limantour promovió el rescate de las compañías ferroviarias con la creación de la compañía Ferrocarriles Nacionales de México, en la que el gobierno federal participaba con poco más de la mitad de las acciones, hasta que en 1937 el general Lázaro Cárdenas la nacionalizó por completo.³⁴⁵

La participación de los propietarios de las tierras

El tendido de vías en Estados Unidos había provocado desde la década de 1820 una corriente de especulación con los terrenos públicos, que llevó a las autoridades de ese país a vigilar con constancia los pasos que daban las empresas ferrocarrileras. Ya se ha mencionado la estrecha ligazón entre construcción de caminos y colonización de territorios, hasta entonces habitados por grupos étnicos que no encajaban en los proyectos de constitución de una nación moderna que se sentía llamada a dominar al mundo.

En México se intentó seguir un sendero similar, trazar rutas ferroviarias al mismo tiempo que poblar grandes espacios que por siglos habían permanecido vacíos o mal aprovechados -desde la óptica de la modernidad-, sobre todo al norte de México, de esta manera se concesionaron las líneas ferroviarias. Las vías se tendieron donde la economía dirigida a la exportación garantizaba tráfico para las empresas y la colonización sufrió serios descabros; sólo en áreas muy aisladas y pequeñas tuvieron éxito los alientos por poblar al país. La experiencia del vecino del norte no pudo ser repetida.

Las concesiones para el establecimiento de caminos de fierro están claramente relacionadas con las políticas de deslinde de terrenos baldíos. En su ya clásico trabajo sobre los ferrocarriles en el porfiriato, John Coatsworth afirma que no es posible desligar de la política de tierras el desarrollo ferrocarrilero iniciado en 1880:

La usurpación de las tierras libres de los pueblos, junto con el estímulo inicial a la venta de tierras baldías en los inicios del porfiriato, se vinculaba estrechamente con la construcción de ferrocarriles. El nuevo sistema de transporte revivió al latifundio, convirtiéndolo en una empresa próspera tras de más de medio siglo de progresiva desintegración. En esto, como en otros

³⁴⁵ Ver Arturo Grunstein, *Consolidados: José Yves Limantour y la creación de Ferrocarriles Nacionales de México*. México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 2012.

aspectos de su efecto sobre la vida social, el ferrocarril facilitó la sobrevivencia de instituciones tradicionales e incluso arcaicas.³⁴⁶

En el estado de Chihuahua se consolidaron muchos latifundios, pero es cierto que también las zonas donde la propiedad se había fragmentado desde hacía varias décadas, ésta se reforzó gracias a la existencia del ferrocarril que permitió una mayor participación económica de las localidades en el ámbito regional y nacional.

La construcción de las vías férreas, por lo menos la del Central Mexicano, fue apoyada en todo momento por los propietarios de los terrenos por los que podría cruzar.³⁴⁷ Hay muchos ejemplos en los que dichos propietarios cedieron de manera gratuita la franja de terreno para la vía, así como el necesario para los derechos de vía; pero quienes podían vender, lo aprovechaban, como se muestra en el cuadro III.4.

³⁴⁶ John H. Coatsworth, *Op. Cit.*, pp. 139-140.

³⁴⁷ Consecuencia de la realidad que se vivía en la región en esa época, la señora Maude Mason Austin, habitante de El Paso, publicó la novela *Cension, A sketch from Paso del Norte*. New York, Harper & Brothers Publishers, 1896. En ella reflejó esta situación en las páginas 26 y 27 de su libro:

Neither could one say to what trades union Don Ricardo belonged, but certain it is that the term “scab” or “rat” could never be applied to him in his dealings with the foreigners. He would never have passed for one of those genial souls that might “take some cordiality in part payment where others take cash.” Possessing a large estate, a large *laguna* and well-kept *acequias*, Ricardo was still ambitious. He had heard that wonderful sums had been received for the right of way for the new railroad through lots in Paso del Norte. He felt deeply injured that inconsiderate surveyors' party had given his fields so wide a berth when they came with their incomprehensible chains and bad Spanish through the valley. Nothing more tangible was ever seen by Ricardo of his expectations from that railroad business than the long trailing line of smoke in the distance, to be seen from his rear door as the Mexican Central engines rushed along the foothills to the south.

El tren formaba parte ya del discurso y de la vida cotidiana de quienes habitaban estas tierras.

Cuadro III.4. Ventas de fajas de terreno al FC Central Mexicano en la zona de Camargo ³⁴⁸		
<i>Propietario</i>	<i>Ancho y ubicación</i>	<i>Precio</i>
Albino Leal	Comunidad Santa Rosalía	65
Gregorio Fierro	Al margen izquierdo del río Florido	60
José Muñoz	Al O del río Florido	40
Jesús Muñoz	Los Alicantes, mpio. La Cruz, N Arroyo del Salto	60
Ma. Paula Talamantes de Frías	36 varas en Santa Rosalía	21
Pablo Rey	En las Pilas de la villa	60
Jesús Alarcón	Mpio. Camargo, al O río Florido	40
Andrés Sosaya	Mpio. La Cruz, al E Acequia Madre	40
Natividad Torres	100 pies en el mpio. La Cruz	40
Inés Santa Ana	100 pies en el mpio. La Cruz	40
Anastacio Ocón	100 pies en el mpio. La Cruz	40
Jesús Ramírez Durán	100 pies en el mpio. La Cruz	40
José Ramírez Durán	100 pies en el mpio. La Cruz	40
Natividad Rey	29 varas en el mpio. Camargo, al E río Conchos	458
Juan Muñoz	39 metros	70
Matilde Rodríguez	150 pies en el mpio. La Cruz	70
Leandro Frías	21 pies en el mpio. Camargo	40
Miguel Holguín	37 varas en Santa Rosalía	40
Miguel Noriega	26 metros en Santa Rosalía	68
Matías Alarcón	43 varas + 41 varas, en las labores Gutiérrez y Rodrigueña	400
Matías Ramírez	39 metros en Santa Rosalía, al O río Conchos	150
Nicolasa Iturrales	41 varas en Las Pilas, a la izquierda del Conchos	300
Felipe Lara	27 metros en Santa Rosalía	100
Simón Quiñones	Santa Rosalía, al O del Florido	237
Merced Bañuelos de Solís	28 varas en Labor Santa Rosalía	194
Hermenegildo Flores	21 metros en Los Alicantes, mpio. La Cruz	10
Guadalupe Valles	43 varas en Labor Santa Rosalía	48
Nepomuceno Rey Flores	100 pies en el Barranco Colorado	45
Vicente Cordero	13,413 varas cuadradas	100
Pánfilo Corrales	36 varas en Santa Rosalía	40
Luz Soto	36 varas	25
Guadalupe Valles de Chabre	79 varas en el mpio. Santa Rosalía	84.5
Natividad Rey	33 varas en la Labor Santa Rosalía	40
Macario Prieto	120 pies en La Reteña; 120 pies en La Gonzaleña; 74 pies en La Lareña, Labor Santa Rosalía	276
Jesús y Natividad Fernández	94 pies en La Fernandena, Labor Santa Rosalía	399
Matías y Natividad Fernández	122 pies en Gonzaleña y Duranneña; 92 pies en La Reyena	427

³⁴⁸ AGNCH, protocolos del Juzgado de Camargo correspondientes al año de 1883. Cada operación de la compañía con algún propietario tiene su propio registro notarial. Las unidades de medida se presentan tal como se expresa en cada documento notarial. Los precios se dan en pesos del momento. ‘N’, ‘S’, ‘E’ y ‘O’ se refiere a los puntos cardinales.

En otros casos vendieron las franjas o lotes a precios muy bajos, así como también los hubo en que se alquilaban porciones boscosas para su explotación por la compañía ferrocarrilera. Si los mismos propietarios de grandes terrenos habían estado promoviendo la construcción de modernos caminos de fierro dentro de la región, obraron en consecuencia cuando fue hora de participar en el tendido. Claro, los beneficios fueron mayores a las posibles mermas que se hayan sentido al ceder gratis o vender a precios bajísimos los terrenos que ansiaban las empresas constructoras.

En el cuadro III.5 se muestran tanto las operaciones, los propietarios y las propiedades, como las superficies y precios, dentro de otra de las zonas y en una época distinta de construcción del Ferrocarril Central.

Cuadro III.5. Ferrocarril Central Mexicano.				
Adquisición terrenos para construir Ramal Jiménez-Parral-Santa Bárbara ³⁴⁹				
<i>Operación</i>	<i>Propietario</i>	<i>Propiedad</i>	<i>Superficie m²</i>	<i>Precio</i>
E U P	Quirino Baca y Juana Zubiarte	H Santa María de Arriba	66 018	
E U P	Dueños R. Maturana	Santa María de Abajo	62 550	
E U P	Coparticipes	R. Las Ánimas		
E U P	Ayto. Parral	Terrenos municipales	7 080	
E U P	José Ma. Botello/Ignacio Gallardo	H Salaíces y Santa Ana	185 292	
Donación	Adrián Vázquez	H Los Amparanes	21 420	
Donación	Dámaso Valles y Gregorio Barraza	R Cuevecillas de Arriba	160 536	
Venta	Manuela Villegas de Baca	H Santa Cruz de Vieyra	309 780	500f
Venta	Paula Núñez V. de Botello y Esther B. de Gallardo	Huerto de Botello	52 320	200
Donación	Tomás Núñez		470 274	
Donación	Víctor Esperón	H San Antonio de Corralejo	22 050	
Venta	J.M. Botello, Paula Núñez de B. y E. B. de Gallardo	Casa y solar	391 788	500
Venta	Luz Duarte de Tornesi	H Corral de Piedras	576	
Venta	Romana Aguilera de Blanco	Casa y terreno	272 723	200f
Donación	Guillermo C. Beckman	H San Antonio de Corralejo de Arriba	27 660	
Donación	Soledad de Dios de Undajáuregui	H Benef. La Boquilla	20 120	
Venta	Guillermo E. Beckman	H San Antonio de la Gomera	265 350	800f

En 1902, por ejemplo, los herederos del licenciado Ramón R. Luján vendieron por \$1681.00 plata a la mencionada compañía, representada por el abogado Felipe Seijas, una franja de terreno

³⁴⁹ AGNCH, protocolos del licenciado Alejandro del Avellano, 1898-1899. H = hacienda; EUP = expropiación por causa de utilidad pública; la **f** después de pesos son pesos de oro o fuertes.

entre Lerdo y San Pedro de las Colonias, a través de sus haciendas Santa Rosa, San Sebastián, El Carrizal y El Sacramento, ubicadas en los partidos de Mapimí y Viesca (estados de Durango y Coahuila). En total, se trataba de varios lotes que sumaban casi 150 hectáreas cuyos fines estaban especificados en el contrato de compraventa, sólo para estaciones. “Los terrenos sólo serán para uso propio del Ferrocarril, no puede establecer fábricas, viviendas, ni comercios a excepción de hotel y restaurant para empleados y pasajeros, así como oficinas”.³⁵⁰ En caso de que la línea desapareciera, los terrenos regresarían libremente a los dueños, sin costo. La compañía, además, se comprometía a realizar o construir las zanjas o acequias necesarias en los terrenos cruzados por la vía, puesto que estaban por iniciarse los trabajos para un nuevo sistema de riego. Las condiciones de ventaja para los propietarios finalizaban con la cláusula que determinaba: “El transporte de algodón y demás productos de las haciendas por el escape construido del despepitador de ‘El Sacramento’ a la estación inmediata será gratuito”.³⁵¹ Este modelo de contrato es muy similar a los que firmó el Central con cientos de propietarios en el estado de Chihuahua. Más modestas fueron las transacciones realizadas con la gente que forma parte de las muestras de los cuadros III.4 y III.5.

¿Negocios sobre ruedas?

Al iniciarse la revolución de 1910 era posible cruzar en tren el país de norte a sur (o viceversa). De manera transversal sólo se podía ir de Veracruz a Manzanillo debiendo pasar por México y Guadalajara; de Tampico a Manzanillo el rodeo era enorme. Pero esta red ferroviaria presentaba serios inconvenientes técnicos, el más serio de todos, la diferencia en los anchos de vía, pues había tres distintos que implicaban equipo rodante especial para cada uno de ellos, con la multiplicación consiguiente de costos cuando se debía cambiar carga de una línea a otra.

En términos generales, la infraestructura ferroviaria creada durante el porfiriato acusó serias deficiencias financieras tal como sucedía en los Estados Unidos a lo largo de la última década del siglo XIX. La idea de la libre empresa junto con la falta de un proyecto general de comunicación provocó que, a principios del siguiente siglo, el sistema ferrocarrilero estuviera a punto de dislocarse y con él, la economía nacional. En 1908 el secretario de hacienda Limantour criticaba:

La localización de las líneas deja mucho que desear, bien sea que se la considere desde el punto de vista de la remuneración de los capitales empleados en ellas, o por el lado de los intereses de las regiones que atraviesan los ferrocarriles. *Resentimos cada día más los inconvenientes de que se hubiese emprendido la construcción de las líneas troncales sin tener un plan general bien estudiado.*

³⁵⁰ AGNCH, protocolos del licenciado Carlos Sánchez Aldana, Chihuahua, 2 de julio de 1902.

³⁵¹ *Idem.*

Si desde un principio no se hubieran tomado en cuenta, de otro modo que como consideraciones de segundo orden, los móviles particulares de las empresas y las circunstancias especiales de cada caso, los ferrocarriles estarían explotándose hoy más económicamente en provecho de los accionistas y del público, y un gran número de comarcas que actualmente están aisladas, se hallarían unidas con cintas de acero al resto de la República.³⁵²

La guerra de tarifas entre las líneas principales llevaba a las compañías a una competencia ruinosa ya desde 1890. Mientras sólo existía el Ferrocarril Mexicano entre México y Veracruz, las tarifas de carga y pasaje eran muy altas. Pero la competencia iniciada en la década de 1880 si bien beneficiaba a algunos consumidores del servicio, llevaba a la ruina a las empresas de transporte. Esta “competencia destructiva” del sector ferrocarrilero era indicio de que “su capacidad era superior a la demanda efectiva de tráfico”.³⁵³

En 1898 Limantour propuso al Congreso una ley de ferrocarriles que cortaba de inmediato los subsidios y construcciones indiscriminadas. Además, tuvo que actuar como árbitro entre las compañías ya establecidas para detener la competencia y de esta manera evitar su ruina que haría no sólo perder a los tenedores de acciones de dichas empresas, sino que el crédito del país se vería afectado y se corría peligro, también, de que fuera creado un monopolio ferroviario controlado sólo por extranjeros. De esta manera, Limantour se decidió por adquirir a nombre del gobierno mexicano las acciones suficientes para controlar los ferrocarriles.³⁵⁴ Ya para 1906 el “valiente programa” del ministro de Hacienda concluía con un acuerdo de consolidación del Central (México a Ciudad Juárez, ramales a Tampico y Manzanillo) y el Nacional (México a Laredo y Torreón a Ciudad Porfirio Díaz -hoy Acuña-) para que en 1908 fuera incorporada en forma legal la compañía Ferrocarriles Nacionales de México.³⁵⁵ Iniciaba el rescate de la industria ferrocarrilera.

Resulta muy complicado seguir la pista a la que antes fuera la ruta del Central Mexicano en su porción chihuahuense; por un lado, aunque es significativa la distancia cubierta por la línea dentro de los límites del estado (más del 25%), las estaciones de transferencia o embarque en verdad importantes por la magnitud de pasaje o carga que manejaban, no pasaban de ser Ciudad Juárez, Chihuahua, Parral, que comparadas con estaciones como Guadalajara, Aguascalientes, Tampico, México, Gómez Palacio o Zacatecas, no tenían un peso significativo dentro de la estructura general de la línea. Por otro lado, desde que el Central se fusionó al sistema estatizado de ferrocarriles, la participación de la ruta chihuahuense dentro del sistema disminuyó de manera considerable. Por último, las estadísticas con las que contamos siempre se refieren a las

³⁵² Limantour al Congreso de la Unión, 16 de noviembre de 1908, citado en Francisco R. Calderón, *Op. Cit.*, pp. 631-632. El énfasis es nuestro.

³⁵³ Arturo Grunstein, “Estado y ferrocarriles...”, *Op. Cit.*, p. 87.

³⁵⁴ *Ibid.*, p. 100.

³⁵⁵ *Ibid.*, p. 101.

empresas en términos generales, por lo cual resulta demasiado complicado ponderar el peso específico de las actividades económicas del estado de Chihuahua reflejado en el sistema ferroviario nacional.

Por su parte, el desarrollo del Noroeste de México (que se presenta más amplio o explícito en el apartado relativo a la economía chihuahuense durante la revolución) mantuvo un crecimiento constante desde 1911 hasta 1914 y 1915, años en que las pugnas entre villistas y carrancistas obligaron a la disminución y hasta cancelación de actividades. Al terminarse el conflicto, el Noroeste se encontraba en serios problemas financieros y si no hubiese sido por los terrenos maderables que poseía, la bancarrota habría ocurrido desde antes.

De cualquier forma, la madera producida en esta zona no iba a soportar la carga de la compañía y significaba sostener los costos de operación propios y los de la línea ferroviaria. La región no alentaba el tráfico ferroviario a no ser por los furgones de madera de la misma empresa y el ganado y madera del latifundio Hearst. Por otra parte, la compañía estaba amenazada por las nuevas disposiciones constitucionales en cuanto a la extensión de la propiedad rural y decidió poner a la venta algunas fracciones en 1918. Los compradores fueron el general Antonio Almeyda, el encargado del rancho Hearst, Guadalupe Quijada, el general Rodrigo Quevedo y el coronel Maximiliano Márquez; aun así la propiedad de la empresa seguía siendo enorme.³⁵⁶ Poco antes, para evitarse mayores conflictos, la Noroeste había logrado del régimen de Venustiano Carranza la confirmación de todos sus títulos de propiedad en el estado de Chihuahua.³⁵⁷

Las pérdidas de la compañía del Noroeste se incrementaron durante la asonada militar delahuertista (1923-1924) y para 1926 los accionistas en Canadá, Estados Unidos e Inglaterra, decidieron vender sus títulos al mejor postor. Un grupo con intereses forestales en Louisiana estuvo a punto de cerrar la operación, pero en último momento desistió. Para cortar costos de operación, la gerencia sustituyó a casi todo el personal extranjero por mexicano.³⁵⁸

Pero los costos no bajaban lo suficiente para lograr mejores márgenes de ganancia, el capital de la empresa se consumía en reparaciones y a ello se debe agregar la crisis financiera de 1929 que provocó la exasperación de los accionistas. Habría que encontrar pronto un comprador. Roy Hoard, gerente de la empresa, resumía la gravedad de la situación en 1930 de la siguiente manera: 1) Inversiones por cerca de 25 millones de dólares sin recuperación; 2) Los planes sin futuro por la posición del gobierno mexicano; 3) La integración de rutas se vio paralizada por la Revolución; 4) Cinco mil puentes destruidos en veinte años, toneladas de equipo perdido, entre ellas, 29 locomotoras. El costo de reemplazo del daño físico equivaldría a la mitad del

³⁵⁶ J. F. Hulse, *Railroads and revolutions. The story of Roy Hoard*, El Paso, Mangan Books, 1986, p. 90.

³⁵⁷ *Ibid.*, p. 88.

³⁵⁸ *Ibid.*, pp. 101 y 103.

capital inicial; 5) Los costos de operación absorbieron una parte importante de dicho capital; 6) La madera próxima a la vía estaba agotada y se requerían mayores inversiones para explotar los bosques que todavía quedaban; 7) La única esperanza era la venta.³⁵⁹

Entre 1926 y 1939 algunos de los equipos e instalaciones de la empresa del Noroeste fueron vendidos y arrendados: los talleres de reparación del pueblo de Madera fueron llevados a Nonoalco por su comprador, los Nacionales de México; un aserradero fue traspasado a los antiguos obreros que lo perdieron en un incendio en 1944; el cepillo y la fábrica de cajas de madera también se transfirieron a pequeños inversionistas en 1936 y poco a poco se diluyó lo que había sido una de las más poderosas compañías forestales y de transporte.³⁶⁰

Hasta 1936 apareció un comprador realmente interesado en el ferrocarril y en la madera. El empresario de origen español Eloy Vallina se asoció con el neoyorquino Sam Rossoff para entrar en tratos con los dueños del Noroeste, el precio de la propiedad completa era de cinco millones de dólares. La operación fue cerrada en 1945. El negocio ferrocarrilero fue después adquirido por el gobierno federal y se integró al sistema de los Nacionales de México; las tierras pasaron a formar parte de la recién creada empresa Bosques de Chihuahua.³⁶¹

Pero las líneas ferroviarias se trazaron y construyeron porque se avizoraba un negocio. Los inversionistas propusieron y el Estado mexicano apoyó con autorizaciones, privilegios fiscales, subvenciones y facilidades para apropiarse de terrenos. El dinero público fue fundamental para el rápido crecimiento de la red de ferrocarriles. Al arrancar el siglo XX, dentro del territorio chihuahuense había casi 1300 kilómetros de vías concesionadas por el gobierno federal, como se muestra en el cuadro III.6.

Cuadro III.6. Líneas de concesión federal en 1899³⁶²			
<i>Línea</i>	<i>Km total</i>	<i>Ruta</i>	<i>Km en Chihuahua</i>
Central Mexicano	3 152	México-Juárez Jiménez-Parral	710 89
Chihuahua-Pacífico	140	Chihuahua-San Andrés	82
Mexicano del Norte	130	Escalón-Sierra Mojada	125
Río Grande-Sierra Madre y Pacífico	256	Juárez-Terrazas Ramal a San Pedro	250 6
Mineral de Chihuahua	23	Chihuahua-Santa Eulalia	23

³⁵⁹ *Ibid.*, pp. 113-114.

³⁶⁰ Francisco R. Almada, *El ferrocarril...*, *Op. Cit.*, p. 162.

³⁶¹ J. F. Hulse, *Op. Cit.*, pp. 115-116; Francisco R. Almada, *Ibid.*, p. 166.

³⁶² *Reseña histórica 1899*, *Op. Cit.*

La prioridad de las empresas era el dinero y lo más redituable en ese tiempo era el traslado de materias primas hacia los centros de manufactura. Las rutas estaban trazadas para la conexión entre los yacimientos de material y los lugares donde se instalaron las plantas de primer procesamiento. Ciertamente fueron solamente algunos cuantos empresarios los que apostaron a la inversión de mercancías para consumo generalizado y aprovecharon la existencia de los ferrocarriles para llevar sus productos a diferentes ámbitos fuera de la región.

Como puede apreciarse en el cuadro III.7, para 1910, tres años después de la debacle de los mercados capitalistas y de la intervención del Estado porfirista para rescatar las empresas ferroviarias, se mantenían algo más de 1500 kilómetros de vías de empresas privadas no ligadas a Ferrocarriles Nacionales de México. Definitivamente, seguía siendo un gran negocio alcanzar los centros mineros y los bosques de pinos y encinos.

Cuadro III.7. Estadística ferroviaria del estado de Chihuahua, 1910 ³⁶³						
<i>Línea</i>	<i>km</i>	<i>Tracción</i>	<i>Núm. Locomotoras</i>	<i>Núm. carros pasajeros</i>	<i>Núm. carros carga</i>	<i>ancho vía</i>
Mexicano del Norte	133	vapor	7	2	166	5'
Mineral de Chihuahua	23	vapor	3	2	62	3'
Jiménez-Parral	163	vapor				5'
Parral-Durango	159	vapor				3'
Kansas City, Mexico y Oriente	391	vapor				5'
Noroeste de México	650	vapor				5'

Demasiado tarde llegó la preocupación por el ancho de vía. Con el avance en el diseño de los motores, éstos hacían circular a los trenes con mayor velocidad y con una capacidad de arrastre multiplicada con respecto a la tecnología anterior. A menor ancho de vía, la posibilidad de descarrilamiento aumentaba conforme se aceleraba la máquina o una carga muy pesada provocaría lo mismo en cualquier curva que no alcanzara ciertas especificaciones. Para el siglo XX, ya casi todas las compañías en los Estados Unidos habían unificado sus anchos de vía (la llamaron *standard*, de 1435 mm). La diferencia de anchos de vía eleva los costos de transportación cuando es necesario cambiar la carga de una línea a otra si éstas no se han unificado. Los datos de este cuadro III.7 manifiestan el poco interés -o necesidad- que tuvieron las empresas de concesión federal que trabajaban en el estado de Chihuahua por la unificación tecnológica.

³⁶³ *Reseña condensada de los ferrocarriles..., Op. Cit.*

Lo mismo podríamos decir de las empresas concesionadas por el propio gobierno estatal. Aquí la diferencia es que se trata de compañías acarreadoras de pasaje y materiales en tramos muy cortos. Además, la topografía del terreno es un obstáculo para elevar la velocidad. Estos medios de transporte, si bien prestaban un servicio fundamental para los habitantes de algunas ciudades o para la mecanización de los procesos de producción, representaron una mínima proporción de la longitud ferroviaria. Lo que muestra el cuadro III.8 apenas rebasa un centenar de kilómetros:

Cuadro III.8. Ferrocarriles de concesión estatal				
al 31 de diciembre de 1910 ³⁶⁴				
<i>Línea</i>	<i>Tipo</i>	<i>Longitud (km)</i>	<i>Ancho Vía (m)</i>	<i>Tracción</i>
Tranvías de Chihuahua	Urbano	16	1.435	Eléctrica
Tranvías de Jiménez	Urbano	2	0.914	Animal
Tranvías de Parral	Urbano	7.8	1.435	Vapor
San Isidro - Calera	Particular	8	0.914	Vapor
Mina Zaragoza - Hda. Beneficio	Particular	4	0.765	Vapor
Palmarejo - Mina Zapote	Particular	18.9	0.765	Vapor
Minas del Molino - Santa Bárbara	Particular	9	0.8	Vapor
Tecolotes - Santa Bárbara	Particular	3	0.8	Vapor
Agua - Santa Bárbara	Particular	1	0.8	Vapor
Compañía Minera de Naica	Particular	28	0.8	Vapor
Batopilas Mining - Mina Porfirio Díaz	Particular	3.1	0.8	Vapor
Batopilas Mining - Mina San Miguel y Camuchín	Particular	6.3	0.8	Vapor
Francisco Hermosillo y Cía. Aldama	Particular	2	0.61	Vapor

Aunque es muy difícil poder determinar la proporción de los beneficios de cada una de las compañías, pues no hemos buscado ni los estados financieros ni los cálculos de costos de operación o la amortización de su equipo rodante, sigue siendo complicado poder interpretar las cifras brindadas por las autoridades federales sobre los ingresos de estas empresas, como se muestran en el cuadro III.9:

³⁶⁴ *Reseña histórica 1899, Op. Cit.* La publicación marca el tipo de tren como ‘urbano’ cuando presta servicio público de transporte de pasajeros en las ciudades referidas. La clasificación de ‘particular’ se refiere a que es de uso exclusivo de la compañía concesionaria y en todos los casos de este cuadro, son trenes de arrastre de materiales mineros entre los yacimientos y los lugares de beneficio inicial.

Cuadro III.9. Datos de explotación de ferrocarriles, 1909 ³⁶⁵						
<i>Línea</i>	<i>Núm. pasajeros</i>	<i>Ingresos por pasaje \$</i>	<i>Carga (ton)</i>	<i>Ingresos por carga \$</i>	<i>Diversos \$</i>	<i>Ingreso total \$</i>
Chihuahua al Pacífico	69 111	132 634	107 420	573 393	187 455	893 482
Parral a Durango	26 702	13 448	83 075	229 466	3 616	246 530
Mineral de Chihuahua	41 650	25 161	62 122	79 543	--	110 827
Kansas City, México & Oriente	56 319	55 579	94 398	204 629	--	280 922
Tranvías Eléctricos de Ciudad Juárez	2 294 446	70 166	--	--	--	70 166
Noroeste de México	7 280	12 169	8 301	21 083	--	78 736
Nacionales de México	6 222 070	10 335 206	5 559 879	34 869 086	--	48 567 448

Es de notar la cantidad de usuarios en los tranvías de Ciudad Juárez. La cifra representa un promedio diario de casi 6300 pasajeros al día en un conglomerado urbano -Ciudad Juárez y El Paso- que en ese tiempo sumaba 50 mil personas, aproximadamente.³⁶⁶ Parecería mucha gente la que utilizaba el tranvía, pero se debe tener en cuenta que ambas ciudades se habían extendido mucho, que el intercambio de personas y mercancías era constante y que el servicio completaba un circuito que cruzaba la frontera internacional.

En suma, el estado de Chihuahua fue escenario de un entramado de vías que, a lo largo de cuarenta años, se fue armando para permitir un traslado constante de mercancías y de gente. La suficiencia o no de esta red de vías cubiertas de humo habrá de valorarse con más y mejores datos. La expansión de estas terminaciones se acercaba a mayor número de rincones, el asilamiento se rompía poco a poco. El cuadro III.10 es muestra de este crecimiento.

³⁶⁵ *Reseña histórica 1899, Op. Cit.* cuadro 7. En diferentes secciones de la misma publicación se proporcionan datos de costos y beneficios, pero no hay coincidencia con las cifras que se reproducen en este ejemplo.

³⁶⁶ Óscar J. Martínez, *Ciudad Juárez...*, *Op. Cit.*, pp. 210-211.

Cuadro III.10. Líneas de ferrocarril en operación dentro del estado de Chihuahua, 1883-1923 ³⁶⁷			
<i>Línea</i>	<i>Tramo</i>	<i>Extensión (km)</i>	<i>Inicio de servicio</i>
Central Mexicano	Ciudad Juárez - Ceballos	703	septiembre de 1883
	Jiménez - Parral	89	octubre de 1898
	Adrián - Santa Bárbara	8	octubre de 1898
	Aguilera - San Francisco del Oro	12	octubre de 1898
Mexicano del Norte	Escalón - Sierra Mojada	125	enero de 1892
Río Grande, Sierra Madre y Pacífico	Ciudad Juárez - Terrazas	250	agosto de 1897
	Ramal San Pedro Corralitos	6	mayo de 1897
Chihuahua al Pacífico	Chihuahua - Miñaca	200	mayo de 1900
	La Junta - Temósachi	52	julio de 1905
Mineral de Chihuahua	Santa Eulalia - Ávalos	20	junio de 1900
	Robinson - Santo Domingo	28	junio de 1900
Parral - Durango	Minas Nuevas - Campo Nuevo (Dgo.)	100	junio de 1900
	Minas Nuevas - Parral	10	junio de 1900
Sierra Madre y Pacífico	Temósachi - Madera	86	marzo de 1907
De Naica	Estación Concho - Naica	30	marzo de 1907
Kansas City, México y Oriente	Chihuahua - Trancas	57	abril de 1903
	Trancas - Picachos		1905
	Picachos - Falomir		mayo de 1905
	Miñaca - Ataros	55	septiembre de 1906
	Ataros - Aguatos	100	abril de 1907
	Aguatos - Creel		1907
	Creel - Sánchez		diciembre de 1907
	Falomir - Márquez		junio de 1910
	Márquez - Ojinaga		1912
Topolobampo - San Pedro (Sin.)		diciembre de 1928	
Noroeste de México	Terrazas - Pearson	30	julio de 1910
	San Antonio de los Arenales - Cusihuiríachi	21	octubre de 1911
	Pearson - Madera	167	octubre de 1911
Chihuahua y Oriente	Lucero - Los Lamentos	74	1923

Con el entramado de redes ferroviarias, se ponían las condiciones para que muchos de los proyectos de inversión en el estado tuvieran el apoyo suficiente para integrarse a los mercados nacional e internacional. La red no tuvo aparición instantánea, se trató de un proceso que se llevó su tiempo, cuarenta años, en este caso.

³⁶⁷ Cuadro armado a partir de la información del *POCH*, de las estadísticas de la Secretaría de Comunicación y Transportes, así como de Francisco R. Almada, *Diccionario...*, *Op. Cit.*

Viajar en tren

Los itinerarios del Ferrocarril Central se fueron adaptando a las necesidades de los clientes a lo largo del tiempo. Durante los últimos años del siglo XIX, se había experimentado una corrida directa entre la ciudad de México y Kansas City, pero en 1902 fue cancelada por falta de pasaje, quedando la ruta sólo entre México y El Paso.³⁶⁸ En 1907 se aseguraba una corrida diaria doble entre El Paso y México: “Las prósperas condiciones de México se atribuyen a lo bueno que han resultado los negocios ferrocarrileros”, así se comentaba en *El Paso Herald*.³⁶⁹

En 1884 había dos corridas diarias desde El Paso del Southern Pacific, una del Texas and Pacific, dos del Galveston, Harrisburgh and San Antonio, una del ATSF y del Central.³⁷⁰ En 1896 la tarifa del viaje redondo entre Juárez y la ciudad de México era de 20 dólares;³⁷¹ sin embargo, las condiciones generales del transporte no habían cambiado mucho en las regiones donde no había tren, todavía en 1895 el viaje a Batopilas desde Chihuahua implicaba tres días a lomo de mula, más cinco en coche.³⁷²

A partir del 1 de marzo de 1902 corría el ferrocarril Chicago, Rock Island and Pacific, con servicio directo entre Kansas City, San Francisco, Los Ángeles y El Paso. Diariamente había carros Pullman entre Chicago y El Paso y carro comedor de Kansas a El Paso. Los horarios se establecieron así: Sale de El Paso a las ocho de la noche y llega a Kansas 35 horas después a las siete de la mañana; de regreso sale de Kansas a las 2:50 pm llegando a El Paso a la 1:30 am (35 horas).³⁷³

En 1902 el Central Mexicano llegaba a Chihuahua procedente del norte a las 19:40 horas, del sur a las 20:00. Salía a Ciudad Juárez a las 22:00. El ChP salía a las 7:40, llegando a las 17:10 a Miñaca. Los domingos no había viaje a Santa Eulalia por el Mineral, que partía a las 10:40 y a las 14:40; llegaba a Chihuahua a las 17:40.³⁷⁴ Así mismo, en 1907 el Central Mexicano salía de la ciudad de México el lunes a las 19:40, llegaba a Aguascalientes el martes a las 8:20, pasaba por Torreón el mismo martes a las 21:20, arribaba a Chihuahua el miércoles a las 9:25 y a El Paso ese mismo día a las 18:00; un viaje que duraba casi 48 horas. El tren que salía de El Paso los miércoles a las 6:32 llegaba a Santa Rosa el jueves a las 5:30, a Topeka el viernes a las 4:50, a Kansas City dos horas más tarde y a Chicago a las 22:25 del mismo día.³⁷⁵

³⁶⁸ *ECC*, 25 de enero de 1902.

³⁶⁹ *EPH*, 18 de enero de 1907.

³⁷⁰ *EPDT*, 7 de abril de 1884.

³⁷¹ *CHE*, 11 de enero de 1896.

³⁷² *Ibid.*, 21 de diciembre de 1895.

³⁷³ *ECC*, 14 de marzo de 1902.

³⁷⁴ *Ibid.*, 1 de enero de 1902.

³⁷⁵ *El Chihuahuense*, 21 de marzo de 1907 y *CHE*, 10 de agosto de 1907.

Por su parte el ChP en 1908 salía de Chihuahua a las 7:30 am, pasaba por Miñaca a las 13:00 y llegaba a Temósachi a las 18:00. De regreso, salía de Temósachi a las 7:30, pasaba por Miñaca a las 13:30 y llegaba a Chihuahua a las 18:45.³⁷⁶ La tarifa oficial del ChP y del Río Grande, Sierra Madre y Pacífico en 1899 era: en primera clase, con 10 pesos se podía hacer el viaje entre Ciudad Juárez y Estación Terrazas; en segunda costaba \$6.25 y en tercera \$3.75; de la ciudad de Chihuahua a San Andrés, costaría \$3.30, \$2.06 y \$1.24.³⁷⁷

En 1902 las tarifas a partir de la ciudad de Chihuahua, dadas en dólares americanos eran: a Kansas City \$55.10, a San Luis \$61.00, a Memphis \$53.90, a Nueva Orleans \$46.75, a Cincinnati \$73.30, a Chicago \$72.60, a Washington \$91.75, a San Francisco \$71.75, a Los Ángeles \$61.75 y a Nueva York \$105.75.³⁷⁸

Por el Central, un recorrido en primera clase entre la ciudad de México y la de Chihuahua, en 1899, salía alrededor de 115 pesos, mientras que entre Chihuahua y Ciudad Juárez costaría casi 30 pesos. El tramo entre Jiménez y Parral en tercera clase tendría un costo aproximado de \$2.50.³⁷⁹ Lamentablemente, debido a la depreciación de la plata, las tarifas ferroviarias de carga y pasajeros en México se incrementaron un 15% en 1903.³⁸⁰

Viajar cómodamente es un lujo. La necesidad de traslado veloz es también un lujo, más en el país de las desigualdades. Pensemos en una persona asalariada, en un jornalero de la época que estamos tratando y comparemos. Considerando tan sólo el movimiento entre las ciudades de Chihuahua y Juárez, en 1910, un trabajador privilegiado, con salario fijo de 75 centavos por jornal de 14 horas de labor, debería trabajar cuarenta días bajo esas condiciones y no gastar absolutamente nada para poder pagar su pasaje en el Central Mexicano y hacer el viaje que le consumía alrededor de diez horas. Bajo las condiciones de 2018, un trabajador con salario mínimo y jornada laboral de 8 horas debe consumir diez días de ingresos, sin usar su dinero para nada más, a fin de poder pagar su pasaje en autobús legal para un viaje de entre 4 y 5 horas.

Estas consideraciones se hacen bajo el supuesto de que el trabajador de entonces y el de ahora tengan la necesidad del traslado. Sabemos bien que conforme ha pasado el tiempo, las necesidades se incrementaron. Es muy poco probable que un trabajador de 1910 se planteara un viaje de esta naturaleza como una necesidad. Las condiciones son diferentes, las necesidades también, las posibilidades de satisfacerlas siempre han sido complicadas.

³⁷⁶ CHE, 8 de agosto de 1908.

³⁷⁷ *Reseña histórica...*, Op. Cit., p. 83.

³⁷⁸ ECC, 4 de abril de 1902.

³⁷⁹ Tarifas calculadas con base en lo estipulado en contratos entre SCOP y las compañías. *Reseña histórica...*, Op. Cit., pássim.

³⁸⁰ EPH, 29 de julio de 1903.

Aun con todo este crecimiento, a pesar de los cambios en los mapas y del acortamiento de distancias para las mercancías y las personas, los proyectos ferrocarrileros no parecían tener la respuesta a todos los males de la sociedad chihuahuense. Se tambaleaban las empresas, se alborotaban los trabajadores, las clases emergentes se cuestionaban sobre su derecho a participar en las decisiones políticas y quienes tenían el control del país -o creían tenerlo- hacían todo lo posible porque las cosas continuaran como hasta entonces y, si acaso, proponer los cambios suficientes para seguir igual. En todo caso, las inversiones se hicieron y en el reparto de dinero y ventajas, muchos aprovecharon, otros más no encontraron forma de participar y la mayoría tan sólo consolidó su posición dentro del México miserable y desigual.

Capítulo IV. Un modelo para su tiempo: la banca de Chihuahua

Después de años de problemas internos, ataques de los indios bárbaros y un sueño obligadamente aletargado, las iniciativas políticas del estado de Chihuahua y las de inversionistas nacionales y extranjeros, surgieron como una necesidad para imprimir un nuevo sello a la vida de la gente que ocupaba los espacios norteños, en donde el flujo de mercancías, la disposición de crédito y la existencia de un sólido mercado de dinero y capital, eran pivotes fundamentales para lograr un desarrollo económico acorde a las expectativas de la época.

A principios de la década de 1880 los movimientos de mercancías, dinero, capitales productivos y especulativos comenzaron a acelerarse en todo el país, sin ser la excepción el estado de Chihuahua. Como siempre, y sobre todo en la economía capitalista, el crédito era necesario para todos los sectores sociales de la población. Unos para ampliar sus actividades económicas, otros, la mayoría, para comer, para ir pasando. En este sentido los comerciantes chihuahuenses se erigieron como blanco de la atención de todos aquellos quienes requerían de un préstamo, amplio o corto; eran los individuos que a pesar de cualquier contingencia tenían en reserva recursos para darle vida a una región. El comerciante era una fuente natural de crédito para menesterosos, agricultores, pequeños comerciantes y artesanos, para la gente con ideas industriales y hasta para las diferentes instancias del gobierno. Al ampliar sus relaciones con los de otros estados y países, esos oscuros personajes que compraban barato para vender caro, que prestaban dinero con intereses altísimos y presionaban a los deudores por medio de tinterillos y amenazas, se encontraron con la oportunidad de crear un establecimiento dedicado, legalmente constituido y en exclusiva al manejo del dinero.

Este proceso aquí simplificado se dio a lo largo y ancho del continente, era el antecedente de los bancos que empezaron a formalizarse hasta lograr la estructura que ahora conocemos.³⁸¹ La génesis de cada banco como institución fiduciaria y de crédito fue distinta. Como ejemplos están los grandes bancos constituidos gracias al capital extranjero, como el Nacional Mexicano (después llamado Nacional de México) y el De Londres, México y Sudamérica, surgidos una vez que grandes inversionistas europeos decidieron asociarse con capitalistas mexicanos para fundar casas bancarias en la república, aportando para ello grandes sumas de capital.³⁸²

³⁸¹ El origen de la actividad bancaria está fuertemente ligado a la necesidad del Estado de hacer frente a los compromisos que se crea a partir de los conflictos con otros estados, de ahí el surgimiento del Banco de Venecia. Estado y banca tienen, a partir de ese lejano siglo xiii, historias que corren de manera paralela, son instituciones complementarias y necesarias la una para la otra. Ver Richard Hildreth, *The history of banks: to which is added, a demonstration of the advantages and necessity of free competition in the business of banking*. Boston, Hilliard, Gray & Co., 1837, p. 5, así como Charles A. Conant, *A history of modern banks of issue*, 5th edition, New York & London, 1915, pp. 7-9.

³⁸² Véase Leonor Ludlow, "El Banco Nacional Mexicano y el Banco Mercantil Mexicano: radiografía de sus primeros accionistas, 1881-1882" en *Historia Mexicana*, Vol. 39, Núm. 4, El Colegio de México, abril-junio de 1990, pp. 979-1027.

Por otra parte, la vida económica del país se movía con una rapidez inusitada y a distancias mayores por la inminente integración de un mercado interno, auxiliado por la construcción de vías y el desarrollo de medios de comunicación más veloces, como también el aumento en las oportunidades para participar dentro del mercado mundial. Esta situación permitió que grandes comerciantes y líderes económicos regionales se asociaran de maneras distintas para la creación de la banca institucionalizada: como prestanombres, socios de firmas extranjeras o promotores directos; además de ser, como ya se mencionó, las cabezas del poder político y económico asentado en alguna parte del país y desde donde pretendían consolidar su accionar para después buscar la expansión. Bajo esta segunda forma de nacimiento se encuentran las instituciones de crédito del Chihuahua porfiriano que, si bien se aliaron económicamente a grupos extranjeros, con preferencia norteamericanos, lo hicieron una vez consolidada su posición como bancos dentro de la región, cuando el capital foráneo comprobó la viabilidad de su permanencia en tierras chihuahuenses.

Es en este marco que los bancos del estado norteño surgen como instrumentos financieros de poderosos grupos locales que pretenden participar de la fiebre del progreso, contagiada por los discursos de políticos e inversionistas nacionales y del extranjero. Los comerciantes, ganaderos y propietarios de grandes extensiones de tierra, con fuertes lazos de parentesco entre sí y con una férrea voluntad por alcanzar los beneficios del progreso para una región recién salida de su arrinconamiento -por el olvido del Estado y por la presión ejercida de los grupos indios hostiles-, dirigieron su actitud agresiva no ya contra el grupo de apaches que asolaban sus haciendas y pueblos, sino contra el tiempo perdido; de la noche a la mañana la economía chihuahuense sugirió su entrada a la política de la paz, al orden y progreso liberal positivista, logrando la consolidación de infinidad de negocios, entre ellos, de un fuerte grupo de bancos, instituciones privadas convertidas en gestores financieros del desarrollo de la entidad. Antes que en cualquier otra parte del país, los recién instituidos banqueros chihuahuenses aprovecharon las antiguas redes comerciales para establecer relaciones crediticias de nuevo tipo, apoyados en modernas instituciones como en Europa o los Estados Unidos y concesionadas por el Poder Legislativo del Estado.

Si bien los bancos chihuahuenses no fueron los primeros en México, puesto que ya habían existido el Banco de Avío³⁸³ y el Nacional de Amortización;³⁸⁴ y durante el régimen de Maximiliano se estableció sin mucho éxito en ese entonces el De Londres, México y Sudamérica. El De Santa Eulalia fue el primero en el país en obtener una concesión para emitir

³⁸³ Ver Robert Potash, "La fundación del Banco de Avío", *Historia Mexicana* vol. 3, núm. 2, 1953, pp. 261-278.

³⁸⁴ Consúltese José Enrique Covarrubias, "El Banco Nacional de Amortización de la Moneda de Cobre y la pugna por la renta del tabaco", en Leonor Ludlow y Carlos Marichal (coordinadores), *La banca en México, 1820-1920*, México, Instituto Mora – El Colegio de México – El Colegio de Michoacán – UNAM, 1998, pp. 71-88.

papel moneda en 1875, el mismo año en que la recibió el Banco de Chihuahua. De allí en adelante, con la posibilidad de ampliar sus márgenes de acción económica al contar con mayores recursos por la emisión fiduciaria, estas instituciones financieras apoyaron el despegue económico de la entidad, de las empresas que confiaron en ellos y de la población en general.

El Código de Comercio de los Estados Unidos Mexicanos de 1884 determinó las primeras disposiciones legales sobre la actividad bancaria en el país. Allí mismo se decretó el monopolio de la emisión de papel moneda para el Banco Nacional de México. Hasta La legislatura local del Estado de Chihuahua, durante los años previos a esta provisión del gobierno federal, había otorgado ya al menos una docena de concesiones para la creación de bancos en el ámbito regional, algunos de ellos con el privilegio de emitir billetes, como se ve en el cuadro IV.1:

Cuadro IV.1. Concesiones bancarias otorgadas por la Legislatura del estado de Chihuahua hasta 1884 ³⁸⁵						
<i>Banco</i>	<i>Fundación</i>		<i>Finiquito</i>		<i>Socios</i>	<i>Actividades</i>
	Fecha	Capital	Fecha	Causa		
De Santa Eulalia	1875		1889	Cambió de nombre	Francisco, Ignacio y Tomás Macmanus, Luis Scott, Enrique Müller, Guillermo Markt	Emisión, préstamos prendarios.
Mínero	1878		1882		Celso González, Manuel de Herrera, Jesús J. Salazar, José Valenzuela	
Comercial de Chihuahua	1889	500 000	1890	Fusión con el Mínero	Tomás Macmanus, Enrique Creel, José M. Falomir, Max Krakauer, Alberto Terrazas, Juan Creel	Emisión, hipotecas, préstamos, depósitos.
De Chihuahua	1875		1896	Liquidación	Enrique Müller, Lauro Carrillo, Celso González	Emisión, préstamos, depósitos.
Mexicano de Chihuahua	1878	69 000	1895	Fusión con el Mínero	José M. Sánchez, J. Glez. Treviño, Félix F. Maceyra, Luis Terrazas, Antonio Asúnsolo, Ramón Luján, Luis Faudoa, Miguel Salas	Emisión, retroventas, depósitos, giros, compra mercancías
De Hidalgo del Parral	1883		1885	Liquidación	Samuel Miller	Emisión, préstamos, prendarios.
Mínero de Chihuahua	1882	100 000	1932	Liquidación	Inocente Ochoa, Enrique Creel, Luis Terrazas, Pedro Zuloaga, John Brittingham, Krakauer, Zork y Moye, José M. Sánchez	Emisión, retroventas, préstamos, giros, depósitos, hipotecas
Mercantil Mexicano	1882		no operó		José M. Sánchez	
De Ciudad Guerrero	1883		no operó		Francisco A. Sáenz	
Industrial Protector Mexicano	1883		no operó	Liquidación	Anastacio Royval	
Mercantil de Chihuahua	1883		no operó		José D. Solís	
Comercial Chihuahuense	1883		no operó	Liquidación	Juan N. Zubirán.	

³⁸⁵ Cuadro basado en la información del *POCH*, diversas fechas.

Como podrá observarse, en menos de una década el congreso local chihuahuense se mantuvo muy ocupado dictaminando las propuestas de los inversionistas para establecer bancos locales, algo inusitado hasta entonces en el país y un fenómeno que difícilmente se replicaría fuera de la ciudad de México.

El entusiasmo por los bancos

Los bancos chihuahuenses surgen a fines de la década de 1870 y principios de la siguiente en el contexto de una realidad económica en la que eran cada vez más comunes los pagarés, los bonos, los vales, las letras y fichas de pago y el uso de la moneda extranjera (dólares americanos, libras esterlinas y francos franceses) al mismo tiempo que la nacional. Como se ha señalado en el cuadro número IV.1, entre 1874 y 1884, antes de la publicación del Código de Comercio, los poderes chihuahuenses otorgaron por lo menos doce concesiones bancarias que, por lo general, fueron aprovechadas por los usufructuarios asociados con miembros de los más diversos grupos de poder local dentro de la entidad.

Es evidente la participación en negocios bancarios de gente tan disímbola, desde las familias ligadas al poderoso grupo Terrazas-Creel, como Prieto, Cortázar, Falomir, Cuiilty, Sisniega, Ochoa, Samaniego, Zuloaga, Salas, Falomir, Ketelsen y Krakauer, entre otras, hasta las pertenecientes a proyectos políticos y económicos muchas veces contrarios como los González, Salazar, Carrillo, Herrera, Maceyra y Valenzuela, pasando por inversionistas extranjeros con ideas, en principio, independientes como los Müller, Macmanus, Russek, Dale, Stallforth, Miller y Scott.

Fueron los extranjeros encargados de negocios comerciales y mineros en Santa Eulalia, quienes tuvieron en su poder la primera concesión bancaria en Chihuahua en 1875. El aparato financiero de los Macmanus y los Müller, representado por el Banco de Santa Eulalia, fue el primero del país en recibir una concesión oficial para imprimir billetes,³⁸⁶ además de continuar con su tradición iniciada desde la mitad del siglo de otorgar préstamos a mineros, comerciantes y algunos agricultores.

Los bancos en activo en la entidad norteña abarcaron múltiples negocios antes de la existencia de la legislación federal de 1884: emisión de billetes, préstamos a corto y mediano plazo sin garantía prendaria, hipotecas, retroventas³⁸⁷ y depósitos. Todas estas actividades pronto se

³⁸⁶ El Banco Nacional de México lo hizo hasta 1884.

³⁸⁷ Operación mercantil similar a la hipoteca. El comprador se compromete a vender de nuevo, al antiguo dueño una vez vencido el plazo determinado, al mismo precio y, por lo general, el vendedor mantiene el usufructo del bien inmueble pagando un arrendamiento establecido en el contrato, equivalente a los intereses de la hipoteca. Debido a las constantes denuncias de abuso de esta forma de contrato, la Suprema Corte de Justicia de la Nación la declaró ilegal en 1928. María Leoba Castañeda Rivas, "El derecho civil en la época revolucionaria mexicana;

vieron aumentadas por la estabilidad alcanzada por los regímenes local y nacional, la pacificación definitiva de los apaches (entre 1880 y 1883), la importación de capitales norteamericanos, alemanes, ingleses y franceses, la creación de novedosos sistemas de comunicación como los ferrocarriles, teléfonos y telégrafos (a partir de 1881) y el inicio de un fortalecimiento del mercado interno.

En 1884 la ciudad de Chihuahua ya contaba con tres oficinas bancarias regionales que representaban a los hombres de negocios más importantes de principios de la década, además de ser un resorte que impulsaría el despegue económico del Estado diez años después; el cuadro financiero estatal estaba compuesto por los bancos de Santa Eulalia, Minero, Mexicano, De Chihuahua y De Hidalgo del Parral. Ese mismo año se estableció en la capital el recién formado Nacional de México, con oficinas en Parral, Chihuahua y la villa de Paso del Norte, mientras que agentes del De Londres, México y Sudamérica hacían lo posible por tratar de no quedar fuera del negocio bancario al nombrar agentes y representantes para la ciudad de Chihuahua y otros lugares del Estado. El desarrollo de los bancos locales corrió paralelo al del comercio y la industria, así como con el proceso modernizador de las urbes norteñas, ámbitos en los que las instituciones financieras jugaron un papel importante al proporcionar los recursos crediticios necesarios para tal efecto.

Los bancos Minero y Mexicano refaccionaron a decenas de comerciantes por diversos rumbos del Estado, consolidando con ello un sistema de abasto que ofrecía oportunidades de consumo en los lugares más alejados de los tradicionales centros mercantiles. Batopilas, Ocampo, Miñaca, Dolores, Uruachi, Casas Grandes, Madera, Pinos Altos y Chínipas, son algunos ejemplos de las localidades que prosperaron con la llegada de capitales y de una clase que se empezaba a consolidar, la de los asalariados. El De Santa Eulalia (después llamado Comercial de Chihuahua) al igual que el De Chihuahua y el De Hidalgo del Parral refaccionaron y aviaron a pequeños y medianos mineros, quienes muchas veces se veían en aprietos al no extraer el metal precioso suficiente para afrontar sus deudas o tan sólo para poder comprar herramientas e implementos.³⁸⁸

Muchos agricultores, sobre todo los de la zona de Santa Rosalía, a orillas del río Conchos y los de Guerrero, junto al Papigochi, precisaron del apoyo bancario para el desarrollo de sus actividades. En esos dos lugares, el Minero y el Mexicano colocaron agentes y representantes e hicieron negocios entre los propietarios rurales. Los comerciantes y banqueros impulsaron las labores agrícolas; los primeros al ofrecer nueva tecnología importada y los segundos al

hacia una socialización de la norma jurídica”, en *La independencia de México a 200 años de su inicio. Pensamiento social y jurídico*. México, UNAM, 2010, pp. 185-222.

³⁸⁸ Contrario a lo que podría suponerse, el Banco Minero sirvió de apoyo a las actividades mineras sólo en cuanto institución de depósito y venta de giros, mas no hay suficientes referencias concretas sobre el financiamiento a este tipo de empresas.

patrocinar su adquisición. Las actividades industriales también fueron beneficiadas por la disponibilidad de recursos concentrada en los bancos; fue de esta manera que se lograron llevar a cabo proyectos como los de una compañía fundidora y manufacturera de maquinaria y una cervecera en Chihuahua, generadoras de electricidad y la recapitalización de antiguas fábricas textiles y harineras en el centro y sur de la entidad, sin olvidar el financiamiento a talleres artesanales de diverso tipo en todo el territorio.

El crédito bancario fue trascendental para efectuar las transformaciones urbanas emprendidas por las administraciones públicas locales y regionales. Gracias al endeudamiento de los gobiernos estatal y municipal con las instituciones financieras, se logró la concreción de ideas modernizantes en algunas ciudades como alumbrado público, drenaje, agua entubada, equipos para cuerpos de bomberos, instituciones de beneficencia, sistemas de regulación de precios de artículos (por ejemplo, almacenes municipales de depósito y venta pública de granos al costo) y obras de ornato y forestación.³⁸⁹ Por citar algunos ejemplos, los grandes festejos organizados con motivo del centenario de Benito Juárez en 1906, la visita de Porfirio Díaz a Chihuahua y Ciudad Juárez en 1909 y el centenario de la independencia en 1910 también fueron causa de erogación de recursos con los que no contaban los ayuntamientos y el gobierno estatal, fue la época de mayor endeudamiento con particulares y casas bancarias (véase cuadro IV.2).

<i>Banco</i>	<i>Jun. 1904</i>	<i>Jun. 1910</i>	<i>Sep. 1910</i>	<i>Jun. 1911</i>
Mínero de Chihuahua	26 828*	362 617	425 348	494 348
Nacional de México		26 133	27 169	53 406

* Suma de los adeudos a ambos bancos.

A pesar de la cortedad de los ingresos, de todas formas, el gasto público aumentaba. Significa un crecimiento de la deuda pública -con solamente dos bancos, falta investigar el monto total del endeudamiento estatal- en siete años por aproximadamente veinte veces, en lo que respecta a la deuda per cápita.³⁹¹ Debemos pensar en la deuda ferroviaria -por las concesiones estatales

³⁸⁹ Además del gobierno estatal, los municipios más endeudados por esta razón, durante el periodo tratado en este trabajo, eran los de Jiménez, Camargo, Chihuahua y Juárez. Ver las diferentes notas e informes aparecido en el *POCH*.

³⁹⁰ Fuentes: Luis Terrazas, *Informe leído el 1o. de junio de 1904 por el C. Gobernador...*, primer año de su ejercicio, s.p.i., Chihuahua, 1904; José María Sánchez, *Informe leído el 1o. de junio de 1910 por el C. Gobernador...*, Imprenta del Gobierno, Chihuahua, 1910; *Informe leído el 16 de septiembre de 1910 por el C. Gobernador...*, Imprenta del Gobierno, Chihuahua, 1910; Miguel Ahumada, *Informe leído el 1o. de junio de 1911 por el C. Gobernador...*, Imprenta del Gobierno, Chihuahua, 1911.

³⁹¹ Si la comparamos con la actualidad, de 2010 a 2016 solamente se multiplicó por 3.7 veces y entre 2000 y 2017, por 15. Centro de Estudios de las Finanzas Públicas, *Obligaciones Financieras de las Entidades Federativas de México, al Cuarto Trimestre de 2016*. México, Cámara de Diputados, LXIII Legislatura, 2017.

vinculadas a subsidios por tendido de vías. También se debe tomar en cuenta que muchas de las concesiones para negocios en el estado, implicaban generosas excepciones y descuentos en el pago de contribuciones.

El Banco Minero de Chihuahua

Existen dos concesiones distintas dotadas por la legislatura del estado de Chihuahua para el establecimiento de un “Banco Minero”. La primera de ellas, otorgada por tres años a la casa comercial González, Herrera, Salazar y Compañía en 1878 y que, según Francisco R. Almada³⁹² operó hasta 1881 -cosa que no se ha logrado confirmar-. La segunda concesión data de 1882 a favor de Inocente Ochoa,³⁹³ quien junto con sus socios Enrique C. Creel, Luis Terrazas, Carlos Zuloaga y Luis Terrazas hijo, la hizo efectiva algunos meses más tarde al iniciar sus actividades el Banco Minero de Chihuahua con un capital de 100 mil pesos y un par de oficinas, la matriz en la villa de Paso del Norte, a cuyo cargo quedó su presidente el señor Ochoa, y una agencia en Chihuahua encabezada por Enrique C. Creel. En apariencia, esta segunda concesión es diferente a la que refiere el señor Almada, pero es posible suponer que entre 1878 y 1882 la sociedad González, Herrera, Salazar y Compañía pudo haber traspasado sus derechos a Ochoa y socios, siendo autorizada por la legislatura del Estado en ese último año.

El Congreso local determinó en julio de 1882 que el Banco Minero podría emitir hasta 300 mil pesos en billetes de 25 y 50 centavos y un peso, estando exento de toda contribución estatal o municipal por tres años a cambio de abrir una línea de crédito a favor del gobierno por 15 mil pesos al 8% anual. Cuatro meses después, se amplió la exención fiscal y concesión a cinco años, exonerándose la obligación del préstamo, pero reservándose el Estado el derecho de nombrar un interventor.³⁹⁴ En 1883 el Minero de Chihuahua fue autorizado de nuevo por el Congreso local para emitir otros 300 mil pesos ahora en billetes de uno, cinco, 10 y 20 pesos, alargando la exención por tres años más.³⁹⁵ Un año después ya en vigor el nuevo Código de Comercio (julio de 1884), el Banco Minero junto con los De Santa Eulalia, Hidalgo del Parral y Mexicano, fueron afectados en sus intereses al quedar establecido el monopolio de emisión a favor del Banco Nacional de México por lo que debían retirar de la circulación todos sus billetes de inmediato, no emitir más y someterse por completo a las nuevas disposiciones. Pero gracias una serie de cabildos en la ciudad de México, argumentando que sus derechos habían sido adquiridos antes de las reformas legales referidas y en alianza con el Banco de Londres, México y Sudamérica, representado por José Yves Limantour, el Banco Minero de Chihuahua y sus

³⁹² Francisco R. Almada, *Diccionario de historia, geografía y biografía chihuahuenses*, Universidad Autónoma de Chihuahua, Chihuahua, 1968, p. 59.

³⁹³ *POCH*, 5 de agosto de 1882.

³⁹⁴ *Ibid.*, 5 de agosto y 23 de diciembre de 1882.

³⁹⁵ *Ibid.*, 14 de julio de 1883.

congéneres en el Estado obtuvieron el reconocimiento de sus concesiones, limitadas a quince años, pero sometidas a los preceptos y órdenes de la federación vía la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.³⁹⁶

Con base en prórrogas, el gobierno del general Díaz fue autorizando la permanencia del Banco Minero, hasta que en mayo de 1888 el representante de la institución, Enrique C. Creel, firmó un contrato con Manuel Dublán, secretario de Hacienda, en el que se le restituían sus derechos de emisión hasta por el triple de sus existencias en caja, pero sin exceder el monto del nuevo capital social que no debería ser menor a 500 mil pesos. Para tal efecto, la empresa tuvo que organizarse como sociedad de responsabilidad limitada, formar un fondo de reserva y publicar cada mes sus balances en el *Diario Oficial de la Federación* y en el *Periódico Oficial del Estado*. Los privilegios de exención de contribuciones continuaron, dando como término el del contrato en 1903, plazo que fue ampliado 10 años más en 1895 con motivo de su fusión con el Banco Mexicano de Chihuahua.³⁹⁷

En marzo de 1897 el recién nombrado secretario de Hacienda, José Y. Limantour, promovió la expedición de la Ley de Instituciones de Crédito, a la que se sometió el Minero seis meses después, a través de un nuevo contrato, por medio del cual se le autorizó operar por 30 años a partir de su firma. Este documento de 1897 contenía mayor precisión en cuanto a las actividades del banco. Su casa matriz quedaría fija en la ciudad de Chihuahua, el establecimiento de sucursales y agencias sólo podría ser previo aumento de 100 mil pesos en su capital social por cada una y sólo podría operar en los estados de Chihuahua, Sonora, Coahuila y Nuevo León; se le catalogó como *primer banco de emisión en el estado*, con lo que garantizaba el derecho de seguir lanzando emisiones fiduciarias, por 25 años más se le exentó de contribuciones y ya no podría sacar a la circulación billetes cuya denominación fuera menor a los cinco pesos. En el aspecto organizativo se le prohibió que participaran en su consejo de administración o como gerentes, los funcionarios y empleados del gobierno estatal o federal con cargos en la entidad; tuvo como exigencia un representante legal ante la Secretaría, designado en junta general de accionistas del banco, cargo que recayó en el licenciado Joaquín D. Casasús y, por último, se le conminó a ajustar su circulación fiduciaria ya que sobrepasaba del doble de su existencia en metálico.³⁹⁸

Con estas bases jurídicas y contractuales el Banco Minero reafirmó su existencia, amplió sus operaciones a La Laguna, con una sucursal en Gómez Palacio y hacia el occidente, en Hermosillo, junto con otras sucursales, agencias y representaciones en el territorio

³⁹⁶ Enrique C. Creel, *Los bancos de México; su origen y su pasado. Su estado presente y su porvenir. Posible fundación del banco único*. Imprenta de J. Chávez y hermano, México, 1920, p. 5; Secretaría de Hacienda y Crédito Público, *Memoria de las instituciones de crédito (MIC) correspondiente a los años de 1897, 1898 y 1899*, tomo II, p. XXIII, Tipografía de la Oficina Impresora del Timbre, México, 1900.

³⁹⁷ SHCP, *MIC, Op. Cit.*, pp. XXIV-XXVII y 166-176.

³⁹⁸ *Ibid.*, pp. 176-178.

chihuahuense. La institución no tuvo problemas graves hasta que en 1911 se temieron confiscaciones y represalias por el levantamiento maderista. De la sucursal en Ciudad Juárez salieron cargamentos de monedas, billetes, bonos y documentos cobrables hacia El Paso, sin cerrar la oficina.³⁹⁹ A pesar de ello, las actividades continuaron hasta el ascenso de Victoriano Huerta al poder, quien decretó una serie de disposiciones que obligaron poner fin a los trabajos de la mayoría de los bancos mexicanos, el Minero de Chihuahua incluido.⁴⁰⁰ El régimen de Venustiano Carranza empeoró la situación y entre 1915 y 1919 cerraron los bancos que aún sobrevivían, con excepción del Nacional de México, el De Londres y México, que se encontraba en un estado lamentable, y algunos cuantos más en alguna entidad federativa. Huerta obligó al Minero a emitir billetes hasta por el triple de los recursos de garantía con lo que, lógicamente, ponía a la empresa al borde de la quiebra; el presidente de facto exigió, además de la emisión irracional, que el banco comprara bonos del tesoro federal.

Carranza puso su parte para ahondar la crisis bancaria provocada por Huerta, al incautar las existencias en metálico para garantizar su torrente de billetes (54 millones) y puso al banco en liquidación en diciembre de 1916, después de exigir la presentación de sus estados financieros y verificar que la masa de circulante rebasaba por mucho su capacidad de respuesta ante el cambio.⁴⁰¹ La Secretaría de Hacienda reinstaló la personalidad jurídica del Banco Minero en 1921,⁴⁰² pero fue sólo para entrar en una fase de retirada digna del medio financiero, al cambiar por metálico sus billetes emitidos hasta la fecha, deshaciéndose de sus propiedades y liquidando a los tenedores de acciones, proceso finalizado a principios de la década de 1930.

Asentamiento del Banco Minero

Los inicios del Banco Minero de Chihuahua se pueden calificar como de experimentación, ya que surge como el tercer banco de la república cuando casi nadie había emprendido la tarea de consolidar una empresa de este tipo, aunque es importante señalar que los socios de esta institución (Terrazas, Creel, Ochoa y Zuloaga) se caracterizaban por tener una larga trayectoria como prestamistas y socios financieros en innumerables negocios especulativos y productivos.⁴⁰³

Préstamos prendarios a corto y mediano plazo, créditos garantizados por el honor del contratante, ventas con pacto de retroventa con o sin arrendamiento y el manejo de cuentas

³⁹⁹ *EPH*, 15 de septiembre de 1911.

⁴⁰⁰ Enrique C. Creel, *Op. Cit.*, pp. 15-18.

⁴⁰¹ *Ibid.*, p. 18; SHCP, *Memoria de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público del 23 de febrero de 1913 al 15 de abril de 1917*, México, 1953, pp. 432-437.

⁴⁰² Francisco R. Almada, *Op. Cit.*, p. 60.

⁴⁰³ Véanse los diferentes protocolos notariales del AGNCH entre 1870 y 1885.

corrientes de depósito fueron las primeras operaciones del Minero en Paso del Norte y en Chihuahua, aunque la clientela procedía de diversas partes del Estado como se asienta en el cuadro IV.3:

Cuadro IV.3 Créditos del Banco Minero de Chihuahua (muestra) ⁴⁰⁴					
<i>Fecha</i> <i>dd/mm/aa</i>	<i>Deudor</i>	<i>Monto</i>	<i>Inte</i> <i>rés</i>	<i>Plazo</i>	<i>Garantía</i>
14-01-83	Dolores A. Zuloaga	876		6	
11-09-83	Ricardo Ramírez	290		6	Casa Ciudad Juárez
30-04-83	Francisco Lagarda	200			
15-03-83	Andrés Romero	350		5	
20-10-83	Francisco García	600			
20-10-87	Casildo Sepúlveda	2 000	18	12	Finca urbana Chihuahua
03-12-87	Albino Padilla	2 000	15	12	Casa y solar Chihuahua
09-12-87	Julio C. Schmidt	1 090	6		Casa y terreno Chihuahua
04-01-88	José Rivas	2 006		12	Finca urbana Chihuahua
01-03-88	Andrés Márquez	84		6	Terreno
12-06-88	Ángel Tarín y Valverde	649		12	Finca urbana Chihuahua
12-06-88	Vicente Terrazas	472		12	Finca urbana Chihuahua
02-07-88	Eduardo Alexander				15 lotes Ciudad Juárez
03-07-88	Pedro Lazo	1 000	18	12	Finca urbana Chihuahua
10-07-88	Vidal P. de León	100			Crédito Cusihuiríachi
23-07-88	Manuel Caraveo	50			Crédito Cusihuiríachi
25-07-88	Cipriano González	3 540		12	3 200 ha San Lorenzo
29-09-88	Fermín Anchondo	27 627	12		
29-09-88	Fermín Anchondo	750			Antigua Misión de Coyachi
--/10/88	Agustín Cordero Zuza	106 000	24		4 haciendas
--/03/89	Rafael Soto	1 657			Casa y solar en Cusihuiríachi
--/03/89	Ramón Chávez	2 014			H. del Mortero y San Bernabé
09-06-89	Ayto. Cusihuiríachi	3 000	9	15	Escuela y Garita
26-06-89	Domingo Gutiérrez				
17-07-89	Pascual Carranza	686		6	Finca Curisihuiríachi
06-08-89	Vda. de Botello e Hijos	35 650		12	H. Corral de Piedras y H. Beneficio
08-06-90	Teófilo Macías	1 950		12	Casa en Cusihuiríachi
--/06/90	Lauro Bermúdez	4 400			Finca Ciudad Juárez
30-08-90	Laureano Holguín	5 600			H. Fundación 2 casas, hotel, tierra
--/09/90	Angela Montoya y García	900			Molino de Montoya y terreno
02-02-92	Rafael Loya Sucesores	13 000		36	H. Cieneguita, rancho con 700 cabezas
29-03-93	José Borja	4 000			H. San Cristóbal
--/09/95	Pablo Rivas Gabaldón	7 937			H. Chorreras
--/09/95	Eduardo Alexander	24 836			15 lotes Ciudad Juárez
09-04-03	Manuel de la O.	5 000			H. Enramada
14-10-03	Jorge Miranda	2 398		6	Predio Santa Rita y un lote
03-08-08	Adolfo Broniman	22 134			5 fundos mineros Allende

Cantidades expresadas en pesos, interés en porcentaje anual y plazo en meses.

⁴⁰⁴ Cuadro formado a partir de la información en diversos libros de protocolos del AGNCH entre 1883 y 1908.

La magnitud y calidad de los negocios en la capital del Estado, obligó a los directivos a trasladar su oficina matriz a ella, por lo que a sus negocios se les abrieron las puertas a un panorama más amplio, ya que además de ser sede de los principales poderes políticos y económicos era el centro geográfico de una entidad con fuertes posibilidades de desarrollo, debidas a la cada vez más intensa llegada y consolidación de capitales, a sus facilidades de comunicación y un avivamiento de intereses por dedicarse a todo tipo de actividades que rindieran frutos monetarios. Es en este sentido que cada vez con mayor intensidad la gente del estado de Chihuahua trataba con el Banco Minero, respaldado por la gente más rica de la región y por la que se sentía gran aprecio y confianza por su trayectoria en los negocios.

Los primeros meses de vida le significaron al Banco Minero de Chihuahua una acumulación de poder que le permitió la absorción del Banco de Hidalgo del Parral en 1885,⁴⁰⁵ después de haber logrado la venia del presidente de la república para seguir operando aún sin concesión federal. El ritmo de las operaciones del Minero continuó en ascenso y la bonanza era compartida por el Mexicano, que para 1890 contaba entre sus dueños sólo a socios del primero; de cuatro bancos con los que contaba Chihuahua, además de la sucursal del Nacional de México, prácticamente dos eran del grupo Terrazas-Creel, casi controlaban al Comercial y sobrevivía el de Chihuahua en manos de Celso González, Enrique Müller, también socio del Comercial, y Lauro Carrillo, compadre de Enrique C. Creel.

En 1895, después de trabajar durante 17 años, el Banco Mexicano se fusionó con el Minero de Chihuahua bajo el argumento de que ambas instituciones se perjudicaban al competir entre sí cuando los accionistas eran los mismos, se buscaba un ahorro en oficinas y empleados, y por último y más importante, al convertirlas en una sola se contaría con “el banco local de más fuerte capital en la República y con igual capital al que tuvo el Banco de Londres, México y Sudamérica por más de veinte años...”,⁴⁰⁶ con un millón y medio de pesos.

Con la monopolización de la actividad bancaria en Chihuahua, el Minero emprendió una reestructuración de su capital, tratando de inyectar nuevos recursos a la empresa y, para lograrlo, solicitó el concurso de diversos sectores económicos. La recomposición abarcó alianzas con capitalistas de Nueva York, La Laguna, Monterrey, Saltillo, Durango, San Luis Potosí, la ciudad de México, pero principalmente, del estado de Chihuahua, como consta en el cuadro IV.4:

⁴⁰⁵ Samuel Miller, concesionario y propietario del banco parralense se vio en aprietos por sus negocios en el centro minero. Se dedicó a emitir papel moneda y a proporcionar créditos de difícil cobro que le llevaron a cerrar el establecimiento; los funcionarios del Minero decidieron tenderle la mano al absorber sus pasivos a cambio de los derechos otorgados por la legislatura y posiblemente hacerle un préstamo para enfrentar a otros acreedores. En 1888 Miller seguía intentando cobrar los antiguos créditos otorgados por el Banco de Hidalgo. AGNCH, protocolos del licenciado Juan N. del Avellano, año de 1888.

⁴⁰⁶ Luis Terrazas y Miguel Salas, “Escrito de los bancos Minero y Mexicano solicitando autorización para fusionar estos establecimientos” (20 de septiembre de 1895) en *MIC, Op. Cit.*, pp. 172-173.

Cuadro IV.4. Socios suscriptores del Banco Minero de Chihuahua, 1896⁴⁰⁷

<i>Accionista</i>	<i>Residencia</i>	<i>%</i>	<i>Accionista</i>	<i>Residencia</i>	<i>%</i>
John F. Brittingham	Gómez Palacio	8.06	D. W. Grubbs	Parral	0.36
Sucs. Hernández Hermanos	Monterrey	7.33	Federico Stallforth	Parral	0.36
Luis Terrazas	Chihuahua	6.66	Francisco Gómez	Parral	0.36
Enrique C. Creel	Chihuahua	5.33	Francisco Erquicia	Parral	0.36
Mariana C. de Avila	Gómez Palacio	3.66	Agustín Erquicia	Parral	0.36
Jacoby y Cía.	México	3.66	G. P. Mackey		0.36
Inocente Ochoa	Ciudad Juárez	3.66	Luis Phelan		0.36
Francisco Martínez Arauna	Torreón	1.83	Juan Almazán		0.36
Banco Mercantil de Monterrey	Monterrey	1.66	Néstor Armijo	Las Cruces, NM	0.33
Banco de Nuevo León	Monterrey	1.66	Lang Hermanos	Parral	0.33
Hugo Scherer y Cía.	México	1.66	Gerardo y Eduardo Meade	SLP	0.33
Stallforth, Alcazar y Cía.	Guanajuato	1.46	Carlos Bracho	Durango	0.33
Leonardo Siqueiros	Chihuahua	1.46	C. Rodríguez y Cía.	México	0.33
Luis G. Hevia	Parral	1.46	Rafael Bracho	Durango	0.29
Ventura G. Saravia	Gómez Palacio	1.33	H. Balmsen Co.	SLP	0.22
Edward Kelly	Nueva York	0.83	George Himminghoffen	Chihuahua	0.22
Lauro Carrillo	Chihuahua	0.83	Prince, Torres y Prince	Gómez Palacio	0.19
Krakauer, Zork y Moye	Chih.-CJ-El Paso	0.77	Jesús G. Porras	Parral	0.16
Marcelino Garza	Saltillo	0.73	Adrián Vázquez	Chihuahua	0.14
Jesús Aguirre y Nevárez	Chihuahua	0.73	Vicente Visconti	Camargo	0.08
Aurelio Corral	San Pedro, Coah.	0.73	F. Stallforth y Hno. Sucs. y Cía.	Parral	n.d.
Evaristo Madero	Parras	0.66	Francisco Gómez	Parral	n.d.
Federico Dael	Parral	0.6	Manuel Prieto	Chihuahua	n.d.
Enrique C. Miller	Parral	0.58	Luis Del Paso	México	n.d.
Samuel H. Miller	Parral	0.58	José Castellot	México	n.d.
Guillermo Beckman	Parral	0.52	José Sariñana	México	n.d.
Felipe Chávez	Belén, NM	0.4	José M. Ortiz	México	n.d.
Cristóbal Martínez		0.36	Carlos Dietmar	Parral	n.d.
George Brittingham	Gómez Palacio	0.36	Eduardo C. Culty	Chihuahua	n.d.

Con este movimiento se imprimió mayor dinamismo a la casa de crédito, de inmediato su estado financiero se vio beneficiado al ser mayores las cuentas deudoras que las acreedoras, situación inversa antes de la fusión. Activos y pasivos de ambas instituciones se sumaron para crear una de mayor solidez, que fue creciendo con la absorción de los Bancos de Chihuahua y Comercial de Chihuahua en 1896 y 1900.

El Banco de Chihuahua no pudo soportar a un consejo directivo sin empuje en los negocios y que se desmembraba conforme la situación política y económica del Estado se aclaraba en favor de los Terrazas-Creel. Enrique Müller ya no se contaba como socio del Banco Comercial de

⁴⁰⁷ Archivo General de la Nación, 7.21.94, material sin clasificar, legajo “Correspondencia relativa a la exhibición del valor de las acciones suscritas con motivo de la fusión de los bancos Minero y Mexicano de Chihuahua”, 1896.

Chihuahua del que fue fundador; Lauro Carrillo se encontraba en el “exilio” en la ciudad de México, después de haber sido gobernador y polarizar a los grupos políticos chihuahuenses. El otro socio, Celso González, se había deshecho de muchas de sus propiedades y negocios, luego de que fue líder del grupo Papigochi que lo llevó también a la primera magistratura de Chihuahua, falleció al año siguiente de la desaparición de su banco (1896). El Banco Comercial de Chihuahua sucesor del De Santa Eulalia, había sido copado por la gente de Terrazas. De los socios fundadores sólo quedaba Tomás Macmanus, diputado local de 1887 a 1893, hijo de Francisco Macmanus fallecido en 1896, de quien recibió como herencia una lista sin fin de deudas a medio mundo;⁴⁰⁸ los otros, Scott, Müller y Markt se habían separado poco a poco. El banco ahora estaba en manos de los anteriores acreedores de don Francisco: Alberto Terrazas, Juan y Enrique C. Creel, José María Falomir y Máximo Krakauer.

Las nuevas fusiones hicieron posible incrementar el capital hasta los cuatro millones de pesos y elevar la suma de activos del orden de los cinco y medio hasta más de 10 millones de pesos, nivel que ya no perdería el Banco Minero hasta que se dieron las disposiciones bancarias en el régimen de Victoriano Huerta. El ritmo de crecimiento de este banco estuvo acorde al desarrollo económico de Chihuahua. Mientras mayor volumen de negocios operaba en el Estado, esta institución de crédito alcanzaba mayor solidez y presencia en la entidad y fuera de ella (véase cuadro IV.5).

⁴⁰⁸ *POCH*, 9 de mayo de 1896.

Cuadro IV.5. Estados financieros del Banco Minero 1883-1911⁴⁰⁹

<i>Cuentas</i>	<i>Dic. 1883</i>	<i>Dic. 1889</i>	<i>Sep. 1897</i>	<i>Dic. 1902</i>	<i>Dic. 1907</i>	<i>Dic. 1911</i>
Activo						
Capital no exhibido				500 000.00		
Metálico en caja	37 561.63	132 584.22	718 461.05	2'436 135.79	2'359 236.20	2'360 871.52
Billetes otros bancos				38 581.00	51 760.00	112 334.50
Cartera	94 461.21	1'292 061.01	1'534 570.37	4'332 890.72	4'815 171.81	
Descuentos						150 379.16
Ctas. corr. deudoras	20 366.08	134 753.18	1'967 783.47	1'979 829.01	6'726 755.00	10'230 162.00
Préstos./prendas				759 939.06	815 329.00	1'331 720.76
Prést. garantía raíz			486 862.37	579 012.25		359 783.87
Fondos públicos				1'113 710.00	2'170 017.00	3'927 005.66
Muebles e inmuebles			45 680.25	56 185.93	142 048.00	5'050 716.60
Cuentas de orden						378 472.20
Suma activos	152 358.92	1'559 363.01	4'753 357.51	11'796 283.76	19'220 214.61	23'901 446.34
Pasivo						
Capital social	100 000.00	500 000.00	1'500 000.00	5'000 000.00	5'000 000.00	5'000 000.00
Cap. pend. incorp.		100 000.00				
Billetes en circ.	30 510.00	250 709.25	1'332 024.25	3'259 786.00	4'085 125.00	4'106 750.00
Depósitos			53 328.80	88 068.49	98 454.00	7'386 675.76
Ctas. corr acreedoras	21 878.92	685 635.76	1'573 004.46	2'348 520.06	8'335 546.00	4'987 905.86
Fondo reserva		15 000.00	295 000.00	1'014 409.21	1'354 087.00	1'591 869.63
Fondo previsión		8 000.00		85 000.00	350 000.00	433 130.37
Depósitos s/int.						16 643.22
Cuentas de orden						378 472.20
Suma pasivos	152 388.92	1'559 345.01	4'753 357.51	11'796 283.76	19'220 214.61	23'901 446.34

Este cuadro financiero compuesto a partir de los estados hechos públicos por la gerencia del banco al final de cada ejercicio en el *Periódico Oficial del Estado de Chihuahua* muestra una empresa sana que logra sortear incluso las graves crisis del capital en 1897 y 1907. Detrás del éxito estaba un cerebro financiero que asumía *su* banco como laboratorio para la modernización del sistema bancario nacional: Enrique C. Creel.

Enrique C. Creel, banquero mexicano

Como ya se mencionó líneas atrás, Creel fue socio fundador del Banco Minero, del que fue agente en la ciudad de Chihuahua y después gerente general cuando la matriz se cambió de Paso del Norte a la capital en 1884. Hacia 1890 ya aparecía como presidente del Consejo de Administración además de seguir en el puesto gerencial. Continuó en estos puestos hasta 1904

⁴⁰⁹ Informes financieros anuales publicados en el *POCH*, diferentes fechas.

cuando su suegro Luis Terrazas era gobernador y necesitó de una persona de confianza para ser sustituido durante sus ausencias. Así, el Banco Minero era el aparato financiero del grupo económico encabezado por Terrazas y Creel y éste le supo imprimir un sesgo de modernidad al igual que las otras empresas que desarrolló.⁴¹⁰ Teniendo la mejor productora de maquinaria pesada del país -la Compañía Industrial Mexicana, SA- y la cervecera más grande del noroeste -Compañía Cervecera de Chihuahua, SA-, Creel también emprendió la tarea de construir un sistema financiero mexicano acorde a un país moderno y, sin duda, útil al tipo de empresas que él promovía. Para lograrlo se asoció a otros grupos económicos de México y del extranjero. Para nadie resulta extraño que formara parte del grupo cercano a Porfirio Díaz, conocido como el de *los científicos*, que compartiera intereses con la gente de gran poder en la capital del país, lo mismo que comunicaba y enfrentaba proyectos de inversión con los señores de Wall Street, Chicago o la City.

La visión de Creel en los negocios no sólo se reducía a su Estado natal, sino que pretendía la integración de un sistema de empresas complementarias que iban desde las “tradicionales” agroganaderas hasta las fundidoras y de transporte terrestre e interoceánico, sin olvidar las financieras. Por tal motivo, Creel buscó acomodo en los procesos organizativos de diversas compañías bancarias -mostradas en el cuadro IV.6- a las que aportó su conocimiento y experiencias chihuahuenses.

Cuadro IV.6. La carrera bancaria de Enrique C. Creel ⁴¹¹		
<i>Fundado</i>	<i>Banco</i>	<i>Posición</i>
1882	Minero de Chihuahua	Agente/Gerente / Presidente / Asesor
1891	De Durango	Asesor
1899	Central Mexicano	Concesionario / Asesor
1899	Mercantil de Monterrey	Presidente
1900	De Guanajuato	Director
1900	Comercial Refaccionario	Asesor
1901	Hipotecario de Crédito Territorial Mexicano	Presidente
1903	Caja de Ahorros de la República Mexicana	Asesor
1907	Guarantee Trust and Banking Co.	Asesor
1908	Refaccionario de La Laguna	Asesor
1926	De México	Asesor

⁴¹⁰ Véase Carlos González, Noé Palomares y Ricardo León, “Reflexiones en torno a la modernidad porfiriana en Chihuahua” en *Actas del Primer Congreso de Historia Regional Comparada, 1989*, UACJ, Ciudad Juárez, 1990, pp. 259-270.

⁴¹¹ Fuentes: *The Mexican Yearbook 1908 y 1912*, McCorquondale, Nueva York; AGNCH, diversos libros de protocolos; Mario Cerutti, “El préstamo prebancario en el noreste de México: la actividad de los grandes comerciantes de Monterrey (1855-1890)” en L. Ludlow y C. Marichal, (coord.), *Banca y poder en México (1800-1925)*, Grijalbo, México, 1986; Heliodoro Dueñes, *Los bancos y la revolución*, México, Patria, 1945; Enrique C. Creel, *Op. Cit.*

La principal de las empresas bancarias fuera de Chihuahua en las que participó Creel, por su significado organizativo en el nivel financiero y fiduciario, fue en el Banco Central Mexicano. La idea original de Creel era la creación de un aparato al que “estarían asociados todos los bancos de los estados; banco que cambiaría a la par, por pesos fuertes, los billetes de todos los bancos locales” en la ciudad de México.⁴¹²

Además, esta empresa sería la receptora de los superávits de los bancos asociados para utilizarlos como préstamos a las instituciones que los requiriesen y “por la gran concentración de giros sobre el extranjero, procedentes de todos los Estados de la República, ayudaría eficazmente a normalizar los cambios internacionales”.⁴¹³ Por el pequeño monto de los capitales de los bancos locales, las crisis se daban a cada momento “pero asociados indirectamente con la combinación del Banco Central y siendo socios directos de éste, podían contar, en casos extraordinarios, con apoyo moral y material suficiente para conjurar las crisis”.⁴¹⁴

Al mismo Enrique C. Creel le llamó la atención que en los Estados Unidos se haya seguido el modelo del Banco Central Mexicano para establecer los bancos de reserva federal.⁴¹⁵ El Central tuvo un relativo éxito y no pudo concluir su tarea reguladora debido a la Revolución, pero las ideas principales ya se habían puesto en operación. Sin ser un proyecto idéntico, las funciones previsoras y controladoras del Banco de México están influidas por las ideas de Creel, un asesor de primer nivel durante los trabajos de diseño de la institución, comandados por don Manuel Gómez Morín en la tercera década del siglo veinte.

Para el estado de Chihuahua tiene mayor significación el Guarantee Trust and Banking Company en El Paso. Esta institución controlada en un 40% por Juan y Enrique C. Creel y algunos de sus parientes más cercanos y otro 14% por amigos y socios en otros negocios, funcionó como paso obligado de los capitales, sobre todo norteamericanos, que se internaban en el Estado, al mismo tiempo que fue receptor de los depósitos de comerciantes, industriales y mineros que tenían negocios en el norte de la entidad y que de alguna manera confiaban más en mantener su dinero en los Estados Unidos.

El caso más sonado, manejado por este banco “paseño”, fue el inicio de un juicio de embargo en 1908 contra una de las empresas de William C. Greene en Chihuahua, The Sierra Madre Land and Lumber Company (organizada en Connecticut), por falta de pago de intereses a los tenedores de una emisión de bonos lanzada por Greene desde 1905 por tres millones de dólares, de quienes este banco era fideicomisario.⁴¹⁶ Era el principio de la debacle del imperio de Greene en Chihuahua, aprovechada por Creel y socios para aumentar el volumen de sus inversiones y

⁴¹² Enrique C. Creel, *Op. Cit.*, p. 10.

⁴¹³ *Idem.*

⁴¹⁴ *Op. Cit.*, p. 11.

⁴¹⁵ *Idem.*

⁴¹⁶ AGNCH, protocolos del notario público licenciado Felipe Seijas, Ciudad Juárez, 26 de octubre de 1908.

negocios especulativos. Aun carecemos de información para saber sobre los alcances de este banco, pero es probable que haya sobrevivido a la Revolución y fuera refugio de muchos capitales chihuahuenses en estampida durante el movimiento armado, como lo fue para la sucursal juarense del Nacional de México.

Otros bancos

Además de los bancos surgidos por iniciativa del capital local, en Chihuahua existieron oficinas o representaciones de otras instituciones financieras desde la década de 1880, como se manifiesta en el cuadro IV.7, extraído de los anuncios promocionales de los mismos bancos, publicados en los periódicos de la región:

Cuadro IV.7. Oficinas de bancos foráneos en Chihuahua, 1882-1914 ⁴¹⁷				
<i>Banco</i>	<i>Sede</i>	<i>Ubicación</i>	<i>Periodo</i>	<i>Representantes</i>
Mercantil Mexicano	México	Chihuahua	1882-1884	José M. Sánchez, J. González Treviño Hnos., Félix Maceyra
United States Banking Co.	México	Parral	¿1899-1908?	Federico Griesse
El Paso National Bank of Texas (Banco de Juárez)	El Paso	Juárez	1893-1894	
Nacional de México	México	Chihuahua	1884-1914	Ketelsen y Degetau/ Federico Sisniega (1888-¿1911?)
		Camargo	1884-1914	Vicente Visconti
		Juárez	1905-1914	Ketelsen y Degetau/ Juan A. Thacker (1908-1911)
		Ojinaga	1884-¿ ?	J. González Treviño Hermanos
		Parral	1884-1914	F. Stallforth y Hno. (dependiente de la sucursal en Guadalajara)
De Sonora	Hermosillo	Chihuahua	1907-1914	Otto Sartorius.

De todos ellos, el que quizá nunca operó en Chihuahua fue el Mercantil Mexicano puesto que no se han hallado evidencias de sus actividades, además de que los concesionarios beneficiados por la legislatura estatal, Maceyra, Sánchez y los hermanos González Treviño se habían comprometido a emprender los trabajos financieros del Banco Mexicano de Chihuahua desde 1878, aunque ello no les impedía participar en otro banco, sobre todo cuando el Mercantil se

⁴¹⁷ Formado a partir de la información aparecida en varias ediciones del *POCH* y *EPH*.

perfilaba como una institución de carácter nacional por la participación de poderosos capitalistas de México y otras ciudades del centro del país.⁴¹⁸

La expansión de los bancos “nacionales” se aprovechó en las relaciones económicas ya establecidas por importantes comerciantes del país. Es por esa razón que no resulta raro que los primeros representantes de dichas instituciones hayan sido los dueños de casas mercantiles (como Maceyra, González Treviño, Stallforth y Ketelsen). Después, al consolidarse la actividad bancaria, las gerencias, agencias y representaciones fueron encargadas a personal especializado que se dedicara a ellas de tiempo completo.

Hay referencias del United States Banking Co. en Parral entre 1906 y 1908, una empresa establecida en la capital de la república en 1899; en 1906 el Congreso estatal le adjudicó la adquisición de 300 mil pesos en bonos emitidos por el ayuntamiento de Parral para la realización de obras de agua potable en dicha ciudad. La sucursal parralense de este banco los adquirió al tipo de cambio de 90.5%, mejorando la oferta del Central Mexicano que era del 89.1%.⁴¹⁹ Además de participar como organismo financiero para el gobierno municipal, este banco practicó otro tipo de operaciones como la representación para cobros mercantiles de casas francesas,⁴²⁰ los depósitos y cuentas corrientes, ante todo, entre la población norteamericana de Parral, como lo permite saber el otorgamiento de un poder notarial en favor del licenciado Francisco González de Cossío y de José Macmanus, por 15 personas que se vieron afectadas “con motivo de la quiebra de la referida sociedad The United States Banking Co. S. A.”.⁴²¹

Otra experiencia fallida fue la sucursal de The El Paso National Bank of Texas, llamada Banco de Juárez, que para principios de agosto de 1893 había sido cerrada por órdenes del gobierno estatal hasta verificar la existencia del capital y activos declarados; hecha la investigación, el gobernador Miguel Ahumada informó que la situación del banco era satisfactoria al encontrar 50 mil pesos en sus activos. Pero los problemas no finalizaron allí y al año siguiente, el senador por Chihuahua, Marcelo León, fungía como síndico de la institución debido a la descapitalización de la sucursal; León, un veracruzano con muchos intereses en Ciudad Juárez, manejó la situación hábilmente y logró que el Banco de Juárez pagara sus deudas y mantuviera su capital a través de un banco de la ciudad de México, que otorgó garantías para evitar la

⁴¹⁸ Véase Leonor Ludlow, *Op. Cit.*

⁴¹⁹ *POCH*, 18 y 28 de enero de 1906.

⁴²⁰ El alemán Federico Griesse, como gerente de este banco en Parral, representó a J. Simón et Cie. y a Julio Brussel et Cie. de París para cobro de deudas a comerciantes parralenses. AGNCH, protocolos del notario público Manuel Gómez y Salas, Parral, 1 de enero de 1908.

⁴²¹ AGNCH, protocolos del notario público Manuel Gómez y Salas, Parral, 28 de marzo de 1908. En este poder James Y. Long (minero) representa a sus cuatro hijos y a la Alvarado Consolidated Mines Co.; Robert J. Long (minero) por Long Hermanos; Jay C. Long, M. L. y George F. Hutchins (mecánico) por Hutchins y Kennedy; F. G. Hawkins, F. H. Gracy (ingeniero), Eduardo Ornelas (ferrocarrilero), W. J. Morril (mecánico inglés), Vicente Franco (minero norteamericano), W. P. Miller, Thomas Flannagan (médico), P. A. Homnel (ferrocarrilero) y George W. McKee (agricultor); la deuda del banco hacia estas personas sumaba casi 90 mil pesos.

quiebra. La comunidad económica juareense no estuvo conforme y para 1894 los acreedores se reunieron con León y Ahumada ante la presunción de que El Paso National Bank of Texas era responsable de la deuda de su sucursal; poco tiempo después ésta desapareció.⁴²²

El caso del Banco Nacional de México

Esta casa bancaria fue la única no chihuahuense que rindió frutos en la entidad. Fue creada en 1884 en la ciudad de México con el concurso de capital francés, español y mexicano, y fortalecida gracias a las prerrogativas otorgadas por la Secretaría de Hacienda en su contrato de ese año, con el producto de la fusión de los bancos Nacional Mexicano y Mercantil Mexicano. Pero aun antes de esta alianza financiera, el Mercantil pretendió iniciar negocios en Chihuahua y en 1882 (año de su fundación) un grupo de importantes hombres de negocios obtuvieron autorización del Congreso local para establecer sucursales o agencias en el Estado, con la gracia de la excepción de toda clase de contribuciones sobre su capital durante 15 años y a cambio de la apertura de crédito a favor del gobierno del Estado hasta por 50 mil pesos anuales, con interés recíproco máximo del 8%. No hay noticias acerca de si los beneficiarios de esta concesión -del 31 de julio de 1882- la hicieron efectiva, pero fue el antecedente inmediato para el establecimiento del Nacional de México dos años después.

Este banco contaba con apoyos financiero europeo y político dentro del gobierno federal, con lo que de manera inmediata pudo expandirse hasta el estado de Chihuahua por medio de comerciantes establecidos en la capital, Parral, Camargo y, después, Ciudad Juárez. Al igual que a nivel federal, dentro del estado de Chihuahua, el Nacional financió a los gobiernos estatal y municipales. Tan sólo en diciembre de 1910 prestó 200 mil pesos al Ejecutivo del estado y 80 mil al ayuntamiento de Parral, ambos al 5% anual; en enero del mismo año había recibido el pago por un crédito de casi 20 mil pesos al ayuntamiento de Jiménez, para la construcción de su mercado público “Luis Terrazas”.⁴²³

Los negocios del Banco Nacional de México fueron acrecentándose con el paso del tiempo. Si bien no tuvieron grandes logros entre 1884 y 1900, al inicio del siglo tubo mayor injerencia tanto en los medios oficiales como en los privados, aun cuando el monopolio financiero del grupo Terrazas-Creel había logrado su consolidación en Chihuahua, imponiendo sus iniciativas. Es necesario aclarar que Federico Sisniega, gerente de la sucursal del Nacional en la capital del Estado entre 1888 y 1911, emparentó familiar y económicamente con el clan al casarse con Amada Terrazas, hija de don Luis, y su hija Carolina con Salvador Creel Terrazas, hijo de

⁴²² *EPH*, 2, 3, 5 y 7 de agosto de 1893, 4 de abril y 15 de agosto de 1894.

⁴²³ *Revista Chihuahuense*, 15 de enero de 1910, p. 17 y 31 de diciembre de 1910, p. 56.

Enrique y Ángela, además de asociarse con ellos en diversas empresas industriales y comerciales.⁴²⁴

Después de coleccionar los impuestos federales y canalizarlos a la capital, las operaciones del Nacional de México en Chihuahua consistieron en crédito vía préstamos hipotecarios a personalidades del mundo económico que poco o nada querían con el imperio comandado por Luis Terrazas y Enrique C. Creel. Así, por ejemplo, en 1888 acepta la hipoteca de una finca urbana en Parral por cuatro meses a Baltazar Sáenz (5545 pesos)⁴²⁵ y a Celso González, Manuel de Herrera y José Valenzuela (60 mil fuertes), contra las casas de cada uno de ellos en la capital, un molino de harina en las juntas del río Chuvíscar y el 88% de las acciones de la Compañía de Tranvías de la ciudad de Chihuahua por siete meses con un interés del 10% anual.⁴²⁶ A finales del periodo porfirista, en septiembre de 1910, la sucursal en Ciudad Juárez prestó cinco mil pesos al comerciante Ernesto Vizcaíno contra un terreno en el partido Mejía de esa población, con un interés del 12%, operación cancelada hasta 1921.⁴²⁷

Los primeros meses de la Revolución fueron de gran movimiento para la sucursal juareense del banco, puesto que fue la vía por la que salieron del país grandes cantidades de billetes, monedas y documentos de valor; en un afán por proteger los intereses de la empresa, los empresarios y sus clientes se refugiaron en las oficinas del Guarantee Trust and Banking Co.⁴²⁸ Después de sufrir un robo en marzo, los funcionarios del Nacional de México decidieron cerrar sus puertas en Ciudad Juárez en abril de 1912, en tanto se restablecieran las condiciones para operar de manera adecuada.⁴²⁹

Crédito al margen de los bancos

Ya se ha hecho referencia a la gran cantidad de negociaciones bancarias en un Estado cuya densidad de población en 1900 era de 1.4 habitantes por kilómetro cuadrado,⁴³⁰ y que tenían

⁴²⁴ Ver Ricardo León G., “Federico Sisniega y los intentos de modernización económica en Chihuahua, México 1885-1910”, *Revista Española de Estudios Norteamericanos*, Universidad de Alcalá, vol. 7, núm. 11, 1996, pp. 67-86.

⁴²⁵ AGNCH, protocolos del notario público Antonio Sánchez Aldana, Chihuahua, 12 de enero de 1888.

⁴²⁶ *Ibid.*, protocolos del notario público Rómulo Jaurrieta, Chihuahua, 5 de julio de 1888.

⁴²⁷ *Ibid.*, protocolos del notario público Felipe Seijas, Ciudad Juárez, 5 de septiembre de 1910, con anotación al margen.

⁴²⁸ *EPH*, 3 de febrero de 1911.

⁴²⁹ *Ibid.*, 9 de marzo y 3 de febrero de 1912. Mientras este periódico se refirió a un robo de 20 mil dólares por parte de los hombres del coronel Rojas, *El Paso Telegraph*, en su edición del mismo día, mencionó 17 mil pesos.

⁴³⁰ Secretaría de Fomento, Comercio e Industria, *División territorial de la República Mexicana formada por la Dirección General de Estadística, Estado de Chihuahua*, Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento, México, 1902, p. 4.

una sucursal o agencia bancaria para cada 2 300 personas en las ciudades de la entidad; para 1910 la densidad era de 1.74⁴³¹ y una oficina bancaria para cada 2 100 ciudadanos.

Ante la magnitud del crecimiento de los operativos bancarios, es lógico suponer que los tradicionales prestamistas hayan disminuido su acción, pero las evidencias no lo reflejan así. Tomando sólo muestras de la actividad *prebancaria* de los archivos notariales y del Registro Público de la Propiedad, vemos que comerciantes, funcionarios públicos y hasta los propios banqueros tenían una cuota bastante alta de créditos otorgados por fuera de las instituciones. Tan sólo en 1888 tenemos una muestra de 30 prestamistas diferentes que brindaban crédito con garantías raíces o hasta sin ningún tipo de ellas (véase cuadro IV.8).

⁴³¹ *Ibid.*, México, 1913, p. 3.

Cuadro IV.8. Algunos créditos extrabancarios otorgados en 1888 ⁴³²					
<i>Prestamista</i>	<i>Deudor</i>	<i>Monto</i>	<i>Plazo</i>	<i>Int.</i>	<i>Garantía</i>
Jesús Alvarado	Pedro Villegas	744			Terreno
Santiago Aderecha	José Moreno	922			
Jesús Chávez D.	Genaro Baca	600			
Rodrigo Chávez	Carlos Tornesi	1 000			
Tomás Cordero Z.	Vicenta Almanza	1 390			Casa Chihuahua
Miguel Domínguez	Gabriel Salcido	4 700			Casa Parral
Edward Douglas	Juan N. Zubirán	800	6		3 lotes
James Eaton	Ana Orona	650	12	10	Casa Chihuahua
Praxedis Falomir	Guadalupe Reyes	150			Finca Parral
Francisco Gómez	Adrián Hinojos	161			
Francisco Gómez	Adrián Hinojos	400			
Francisco Gómez	Candelario Iturralde	141			
Francisco Gómez	Nicolás Larrán	144			
Francisco Gómez	Pedro Terrazas	370			
Herulia Guzmán	Carlos Tornesi	500			
Máximo Hagen	Donaciana Anaya	100	12		Casa Parral
Hernández Hnos.	Teódulo Pereyra	303			
Julio Meyer	Ignacio Moreno	4 900			Casa/mina
Manuel Moreno	Jesús Aguirre	2 000	36		Labor riego
Muñoz Hnos.	Félix Gameros	6 000	24	12	Molino/tierras
Muñoz Hnos.	Julián Muñiz	16 000	24	12	2 haciendas
Canuto Navarro	Cecilio Torres	100			Casa Parral
Pablo Olivas	Bernardo García	6 800			
Pablo Ortiz	Modesto Anaya	126			
Pedro Esquircia	Cleofas Jaramillo	354	12		Casa Parral
Cecilia Ornelas	Domingo Molina	160			Casa Parral
Cecilia Ornelas	Bernardino Murillo	262	36		Casa/huerta
Jesús Solís	Corral y González	450			
Serapio Soltero	Gertrudis Cartagena	300	36		
Juan Terrazas	Casimira Martínez	850	8		Casa Chihuahua
Juan Terrazas	Isabel Hernández	1 115	12		Casa Chihuahua
Pedro Torres	José Rodríguez	560			
Juan N. Zubirán	L. C. Troot	800	6	18	Fundición Chihuahua

Por lo general eran préstamos a plazo corto -máximo dos años- y por cantidades pequeñas -entre 100 y dos mil pesos la mayoría- como sucedía con los bancos, aunque los intereses llegaban a ser menores en muchos casos. Se daba la misma situación en cuanto aplazamiento de la fecha

⁴³² AGNCH, diversos libros de protocolos durante 1888. Los montos se expresan en pesos, el plazo en meses y el interés en porcentaje anual.

para saldar la deuda; es común encontrar actas notariales donde el prestamista prorrogaba el vencimiento a veces hasta por otro tanto del original.

Es importante destacar las actividades crediticias de los socios de bancos por fuera de ellos. Enrique C. Creel, José María Falomir, Luis Terrazas y su hijo Juan, los Stallforth, los Russek, Emilio Ketelsen, Jesús José Salazar y Félix Francisco Maceyra, todos socios o agentes bancarios, llevaban a cabo las mismas tareas financieras extrabancarias que antes de la existencia de las instituciones a las que servían, y de la misma calidad que el resto de prestamistas particulares en cuanto a montos, intereses y plazos, con la única excepción de la capacidad de crédito. Ver enseguida el cuadro número IV.9.

<i>Año</i>	<i>Deudor</i>	<i>Monto</i>	<i>Plazo</i>	<i>Interés</i>	<i>Garantía</i>
1888	Luis Moset	500			Mercancía
1888	Vda. de Botello e hijos	35 000		12	Hacienda
1888	Manuel Iturbe	10 000	12	18	Hacienda
1888	Miguel Cruz	1 779			
1888	Nemesio Ayón	3 385			Mercancía
1888	Nemesio Ayón	198			
1888	Quirino Baca	125			
1893	Brazon y Cunningham	23 748	12	24	Minas y hacienda
1898	Manuel Aguilera	15 803	5	12	Producción agrícola
1908	Rodolfo Chávez	7 948			Hacienda
1908	Parral Power & Reduction	100 000	16	12	66 000 ha tierra
1908	Brock y González	33 000	12	12	17 000 ha tierra
1908	Pedro Alvarado	49 600	12		14 040 ha tierra
1908	Antonio Ortiz	66 123	12	12	Mina
1908	Manuel Aguilera	25 000	21	12	17 550 ha tierra
1908	Manuel Aguilera	21 288	21	12	23 minas
1908	Federico Larsen	8 400			Minas

Los Stallforth siendo agentes del Banco Nacional de México en Parral financiaron por fuera de la institución crediticia a la Parral Power and Reduction Co. con 100 mil pesos para obras de mejoramiento y ampliación. O la empresa no cumplía con los requisitos para ser sujeto de crédito o en términos personales los agentes mejoraron las condiciones del empréstito impuestas por la compañía bancaria con sede en la ciudad de México.

⁴³³ AGNCH, diversos libros de protocolos entre 1888 y 1908. Los montos se expresan en pesos, el plazo en meses y el interés en porcentaje anual.

Enrique C. Creel, el modelo institucional de la moderna banca en el continente, jamás hizo a un lado la práctica del crédito por fuera de la empresa dedicada a los préstamos, como lo demuestra el cuadro IV.10:

Cuadro IV.10. Algunos créditos otorgados por Enrique C. Creel, 1883-1905 ⁴³⁴				
<i>Año</i>	<i>Deudor</i>	<i>Monto</i>	<i>Plazo</i>	<i>Garantía</i>
1883	Bartolo Güereque	290	12	Casa Chihuahua
1883	Nepomuceno Fierro	240	12	Casa Chihuahua
1883	Dionisio Gutiérrez	4 196	36	Casa Cusihuiríachi
1883	Coralina Tarín	974	5	Casa Chihuahua
1883	Norberto Guerra	149		
1883	Pedro Loya	1 000		Casa Chihuahua
1883	Jesús Ma. Corral	1 170	8	Rancho Guazapares
1884	Domingo Gutiérrez	4 196	12	Casa Cusihuiríachi
1885	Ciriaco Baray	2 200		Casa Cusihuiríachi
1885	Ramona Gutiérrez	983		Huerta Cusihuiríachi
1895	Senador Tabor	100 000		Minas Santa Eduwiges
1905	William C. Greene	126 363		36 propiedades

Creel y Emil Ketelsen prestaron 200 mil pesos al exsenador norteamericano Horace Tabor⁴³⁵ para su proyecto minero en Santa Eduwiges y luego el mismo Creel facilitó 126,363 pesos a William Greene también para sus empresas mineras en Ocampo y Jesús María. En ambos casos, el riesgo era mayúsculo, pues las empresas de estos hombres ya estaban en completo declive y ambos en bancarrota.

El general Luis Terrazas iba por otro rumbo. Mientras sus socios emprendían proyectos de grandes vuelos, él continuó siendo el prestamista para proyectos tradicionales en términos de inversión o para salir del paso, a juzgar por los montos de los créditos y sus destinatarios. Para constatar lo anterior, revítese el siguiente cuadro:

⁴³⁴ AGNCH, diversos libros de protocolos entre 1883 y 1905. Los montos se expresan en pesos y el plazo en meses.

⁴³⁵ En 1893 Horace Tabor se declaró en quiebra después de haber sido considerado el hombre más rico de Denver y todo el estado de Colorado. La debacle se debió al rotundo descenso en los precios de la plata, la cual era la especialidad de su labor minera. El préstamo consignado en los documentos notariales para la explotación en el yacimiento de Santa Eduwiges era altamente riesgoso por los vaivenes del mercado de los metales y el establecimiento del patrón oro en los Estados Unidos, con la consecuente baja en el precio mundial de la plata.

Cuadro IV.11. Algunos créditos otorgados por el general Luis Terrazas, 1883 y 1884⁴³⁶					
<i>Año</i>	<i>Deudor</i>	<i>Monto</i>	<i>Plazo</i>	<i>Interés</i>	<i>Garantía</i>
1883	Laureano Holguín	10 812	10		Fábrica Talamantes
1883	Concepción Trillo	2 000	10		
1883	Jesús Villanueva	824	12	18	
1883	Francisco García	700	12		Dos casas
1883	Amada Villanueva	300			Casa en Chihuahua
1883	Jorge Macmanus	4 600	12		Casa en Chihuahua
1883	Jesús Villanueva	300			Casa en Chihuahua
1883	Martina Villanueva	200			Casa en Chihuahua
1883	Jesús Miramontes	4 000	18	17	Casa en Chihuahua
1883	Pedro Loya	2 370	12		
1883	Jesús Miramontes	5 000			Casa en Chihuahua
1884	Anastacio Vega	8 000			Casa en Chihuahua
1884	Ignacio G. de la Mora	272	6		Terreno Meoqui
1884	Ma. Jesús Arzaga	2 000	12	30	Casa en Chihuahua
1884	Petronila Hernández	2 000	12	7	Casa en Chihuahua
1884	Jesús Solís	2 080	12	18	Casas en Chihuahua
1884	Carlos Sánchez	974	18	18	Casa en Chihuahua
1884	Albino Padilla	1 200	12	18	Casa en Chihuahua

La salvedad de lo anterior es el crédito del general otorgado a Laureano Holguín en 1883 por casi 11 mil pesos, garantizado por la fábrica de Talamantes. Es importante notar que Terrazas siempre tuvo en la mira las propiedades urbanas de Chihuahua. En el archivo del Registro Público de la Propiedad se podrá constatar la gran cantidad de fincas adquiridas por él, muchas veces como pago de los créditos otorgados.

Por su parte, Jesús José Salazar, prestigioso comerciante asentado en Cusihuiríachi, socio del Banco de Chihuahua, también mantuvo su historia como prestamista (véase el cuadro IV.12):

Cuadro IV.12. Préstamos de Jesús José Salazar en Cusihuiríachi 1883⁴³⁷		
<i>Deudor</i>	<i>Monto</i>	<i>Plazo</i>
Atenógenes Mendoza	40	6
Ramón Torres	37	1
Ramón González	42	1
Ambrosio Lozano	142	6
Ramón Miramontes	28	5
Rafael Elías	128	4
Albino Solís	124	5
Ramón Almazán	118	6

⁴³⁶ AGNCH, diversos libros de protocolos, 1883 y 1884 Los montos se expresan en pesos, el plazo en meses y el interés en porcentaje anual.

⁴³⁷ AGNCH, libros de protocolos de 1883. Los montos se expresan en pesos y el plazo en meses.

Salazar siempre se dedicó a financiar a pequeños agricultores y comerciantes en la zona de su presencia hasta 1883, con créditos menores a los 200 pesos; después de esa fecha ya no aparece registrado en los libros notariales. Sufrió el embate de las empresas extranjeras que comenzaron a acumular propiedades mineras en la región y el proyecto económico de los poderosos grupos de la capital del Estado absorbieron todo intento de relativa independencia económica y política.

Para finalizar sólo diremos que, en la primera época de los bancos en el estado de Chihuahua, mucha gente no tenía acceso a ellos, ya fuera por la lejanía física, las garantías solicitadas por éstos o una simple razón cultural, ya que eran establecimientos nuevos para la gran mayoría, por lo que prestamistas locales que venían ejerciendo este tipo de servicio desde décadas anteriores no lo dejaron al descubierto, siempre hubo a quién acudir en los momentos difíciles. En todo caso, no eran necesarios para la mayoría.

A manera de conclusión, debe quedar asentado que el desarrollo bancario de Chihuahua durante el porfiriato fue fiel reflejo de la competencia por lograr el control de la economía en un Estado con proyecciones a largo plazo, en cuanto a explotación de recursos naturales y consolidación de una planta manufacturera de grandes dimensiones. El triunfo del grupo encabezado por Luis Terrazas y Enrique C. Creel en esta carrera se manifiesta en el fortalecimiento y expansión del Banco Minero de Chihuahua y los negocios financieros del segundo y de algunos de sus familiares en Texas, Sonora, Coahuila, Durango, Nuevo León, Guanajuato, Guerrero, Tamaulipas, la ciudad de México y, por supuesto, Chihuahua, acompañados de fuertes inversiones en otros rubros económicos como el transporte, la industria, la especulación de propiedades urbanas, mineras y la ganadería. Se debe tener en cuenta que las operaciones crediticias extrabancarias no fueron sustituidas por esa modernidad que tanto se pretendía en los discursos e inversiones de los detentadores del poder en la entidad. Por el contrario, los negocios “por fuera” se mantuvieron con un ritmo moderado, pero sin claras tendencias a desaparecer.

En este conjunto de actividades destaca la presencia de Enrique C. Creel, quien tenía en mente el desarrollo de un proyecto integral con tendencias a afianzar un ritmo de *progreso* para todo el estado de Chihuahua. La participación de los diversos sectores económicos y políticos del Estado en este tipo de negocios fue permitida hasta el punto de poder responder a las necesidades de la sociedad. El grupo dominante evitó, con todos los elementos a su alcance, el desmoronamiento del proyecto económico que patrocinaba junto con los demás inversionistas, al percibir evidencias de quiebra o incapacidad financiera creativa para continuar con una empresa (sin dudar, muchas veces, el que Terrazas o Creel hayan orillado a ello), el Banco Minero acudió al rescate, protegiendo de esta manera el buen curso de las ideas puestas en práctica desde la década de 1880. A la vuelta del siglo, el grupo financiero encabezado por Enrique C. Creel casi monopolizaba la actividad bancaria en el estado, después de la desaparición o absorción de inversionistas que emprendieron este tipo de negocios, además de

patrocinar e intervenir en un mercado crediticio más amplio, dentro de los niveles nacional e internacional.

Conclusión

Parece muy largo el recorrido que debe todavía hacerse para alcanzar una cabal comprensión de la historia empresarial y económica del estado de Chihuahua. De alguna manera es imprescindible acortar la brecha que se ha formado entre el conocimiento de este tipo en el estado y lo que se ha logrado en otros ámbitos regionales, por ejemplo, en Nuevo León, La Laguna, Baja California o Sonora.

Sin duda se ha tratado aquí de un periodo y un conjunto de actividades primordiales para la comprensión de los procesos desatados a lo largo del siglo xx en el estado. Incluso, este principio del siglo XXI no puede ser del todo entendido si no se posee una idea siquiera general de la manera como a partir de esta dinámica económica y política se contribuyó en la construcción del Estado Nacional mexicano.

A lo largo de este trabajo se ha puesto de manifiesto que se estudia la economía dividida por sectores, pero que, en realidad, todos y cada uno de ellos forman parte de un todo indisoluble. Resulta imposible entender el nacimiento y consolidación de una industria fabril con visos de modernidad sin el concurso activo del capital comercial que se viene formando desde tiempos coloniales. Así, también es muy engañoso tratar de comprender la creación de las rutas ferroviarias sin entender el papel de los ganaderos, de la gran propiedad territorial o de las relaciones ya conformadas o dispuestas a solidificarse entre inversionistas de diferentes regiones dentro y fuera del país.

Debo dejar claro que comprender los diferentes procesos detonados por la economía regional entre 1880 y 1911 no permite sino ver a muchos de esos comerciantes como promotores de una moderna forma de vida. No hay ese anquilosamiento mostrado por tantas leyendas que dejan ver al comerciante como un individuo amargado detrás de un mostrador esperando con ansias la llegada de la siguiente víctima para, después de esquilmarla, guardar el producto de sus patrañas debajo de un viejo colchón o al pie de un fresno en el patio interior de su gran casa.

Esos comerciantes que también practicaron el agio, incluso el anatocismo, que igual dejaron a muchos sin lo que con tanto esfuerzo habían juntado a lo largo de una vida, también podrían terminar como víctimas de otro individuo de igual calaña, pero con más labia. Era el riesgo y lo jugaron para cambiar el panorama, siempre con la mira de permanecer dentro de un círculo de privilegio y beneficios a costa de los demás.

Como en todas las historias acerca de la manera de hacer dinero, en ésta también se carga con cierta dosis de violencia que no ha sido expuesta de manera explícita. Pero siempre estuvo ahí. Tan sólo debe uno reflexionar en torno a los antiguos poseedores de las tierras sobre las cuales se construyeron estos emporios, concepto cuyo origen en la antigua Grecia

era el del lugar a donde acudían a ejercer el comercio personajes de diversos orígenes, aunque el poseedor original no estuviese de acuerdo en que todos se hicieran ricos a costa de haber sido despojado. Para cuando se inician todas estas historias de éxito, los pueblos que alguna vez disfrutaron su existencia en llanuras, desiertos y montes cubiertos de pinos, ya habían sido desalojados.

Igual de violentas eran las jornadas de trabajo de entre 14 y 16 horas diarias dentro de una mina, una fundición o en la labor al cuidado de los cultivos de cebada, de trigo, de maíz o de algodón, o arriando reses de un potrero al otro mientras eran embarcadas a los lejanos mercados de la carne y el cuero. Violencia cuando el estruendo de la máquina de vapor cruzaba la que había sido por siempre silenciosa llanura. Violencia cuando no alcanzaba para alimentar a los críos, a pesar de esas largas jornadas de trabajo soportadas con estoicismo y resignación.

Sí, se abrieron las puertas a la modernidad. El Estado se fue consolidando a partir de imposición de trámites legales, de contribuciones iguales para los ricos que para los pobres, de la obligatoriedad de servir en las guardias rurales para mantener el orden y dar paso libre al progreso representado por los billetes de banco, las locomotoras que viajaban a alta velocidad o por ese nuevo paisaje urbano sembrado de postes de madera con metros y metros de cables que llevaban la señal telegráfica, el sonido del teléfono o la energía eléctrica para hacer posible la prolongación de la jornada laboral a costa del sueño reparador.

Sí, la modernidad alcanzó a los chihuahuenses de fines del xix y principios del xx. Llegaron las comidas enlatadas, la ropa hecha en fábrica, las cervezas embotelladas, el crédito bancario, las armas de repetición, cultos religiosos para todos los gustos y jabones para lavar la ropa.

Hace falta entender la fiscalidad impuesta por la ciudad, por el estado y por la federación. Así como actualmente el gran capital goza de exenciones fiscales y devoluciones por cientos de millones, hace más de un siglo esos privilegios para unos cuantos fueron sólo parte del fermento que creó el descontento social. ¿Estaba planteada siquiera la obligación de regresar a la ciudadanía parte de sus contribuciones para generar un estado de bienestar? Requerimos de un serio análisis del gasto público y entender cómo, en esa época, estaba considerada la responsabilidad de los funcionarios públicos para con el resto de la sociedad.

El ciclo de violencia que va de 1910 a 1920, al menos en las grandes ciudades, debió trastornar la vida tal como se conocía hasta entonces. No es motivo de este trabajo, pero siempre será útil saber cómo se las arreglaron los habitantes del estado que estaban a merced de la violencia calificada de revolucionaria o contrarrevolucionaria. Tampoco importa el término, menos les debió importar a quienes tenían que sobrevivir sin ser parte del bando primero, del segundo, de ningún bando.

Debe haber un espacio para reflexionar sobre la vocación extractiva de la economía chihuahuense. Hay que relacionar este tipo de actividad con la posibilidad ambiental, ¿el paisaje chihuahuense permite otro tipo de economía? En este sentido, no únicamente se requiere de una deliberación sobre la actuación del sistema productivo como opción tomada para enfrentar las necesidades de los habitantes de la región, sino considerar a la región misma y sus posibilidades para sustentar los proyectos que permitan tanto la reproducción de la sociedad como del medio físico mismo.

Desde aquí podemos invitar a valorar las exactas dimensiones de la llamada modernización, así como sus resultados tangibles en el grueso de la población. Si bien las promesas y las expectativas fueron mayores, es necesario conocer el impacto de las transformaciones liberales en la vida cotidiana de los trabajadores del campo y de la ciudad. En términos generales, el crecimiento capitalista no ha logrado sino profundizar el abismo que separa a los que más tienen de quienes viven en la miseria, aunque sean los constructores de la riqueza de los primeros.⁴³⁸

Son posiblemente muchas más preguntas las que surjan de este trabajo que las respuestas que esté en posibilidad de brindar.

⁴³⁸ Los estudios al respecto no se han hecho a partir de posiciones revolucionarias y mucho menos desde el comúnmente llamado populismo, sino desde instituciones de la élite. Véanse, por ejemplo: John H. Coatsworth, "Welfare", *The American Historical Review*, vol. 101, núm. 1, 1996, pp. 1-12; Jeffrey Bortz y Marcos Aguila, "Earning a living: A history of real wage studies in Twentieth-Century Mexico", *Latin American Research Review*, vol. 41, núm. 2, 2006, pp. 112-138; Moramay López-Alonso, "Growth with Inequality: Living Standards in Mexico, 1850-1950", *Journal of Latin American Studies*, vol. 39, núm. 1, 2007, pp. 81-105.

Fuentes de información

Archivos

Archivo General de Notarías del Estado de Chihuahua; Chihuahua, Chih.

Libros de Protocolos de:

Alejandro del Avellano, Parral.

Juan N. del Avellano, Parral.

Manuel Gómez y Salas, Parral.

Luis G. Irigoyen, Chihuahua

Rómulo Jaurrieta, Chihuahua.

Juzgado de Camargo.

Juzgado de Primera Instancia de Jiménez.

A. E. Pérez, Chihuahua.

Lino Revilla, Chihuahua.

Antonio Sánchez Aldana, Chihuahua.

Carlos Sánchez Aldana, Chihuahua.

Ángel Seijas, Ciudad Juárez.

Felipe Seijas, Ciudad Juárez.

Aristeo de la Vega, Chihuahua.

Fernando Vergara, Chihuahua.

Hemerografía 1880-1911

Chihuahua Enterprise. Publicación bisemanal producida en la ciudad de Chihuahua entre 1895 y 1911 con algunas interrupciones breves.

El Correo de Chihuahua. Apareció en la ciudad de Chihuahua entre 1899 y 1935, con algunas interrupciones. La mayor parte del tiempo salió los martes y sábados de cada semana.

El Economista Mexicano. Semanario de temas económicos y estadísticos dirigido por el Sr. D. Manuel Zapata Vera, 1886-1915.

El Minero Mexicano. “Dedicado a la Minería, Metalurgia e Ingeniería”. Fundador y editor, Mauricio Levek (1873 - 1879); posteriormente lo dirigió Filomeno Mata hasta 1904.

El Paso Daily Herald. Publicado entre 1891 y 1901, diario, con excepción de los domingos.

El Paso Herald. Apareció de 1886 a 1931.

El Paso Times. Fundado en 1881 por Marcellus Washington Carrico. Primero se publicó semanalmente pero pronto se convirtió en diario. Sigue en circulación.

Lone Star of El Paso. Se publicó de 1881 a 1886. Propiedad de Simeon Harrison Newman; compartió el mercado de las noticias impresas con *El Paso Times* y con *El Paso Herald*.

Periódico Oficial del Estado de Chihuahua. Órgano oficial de los tres poderes del estado de Chihuahua. Se publica desde 1829, casi siempre ha sido dos veces por semana.

Revista Chihuahuense. Editada por José María Ponce de León, apareció intermitentemente entre 1909 y 1910.

Estadísticas oficiales impresas

Anuario estadístico de la República Mexicana de 1898. Formado por la Dirección General de Estadística a cargo del Dr. Antonio Peñafiel. México, Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento, 1899.

Anuario estadístico de la República Mexicana de 1900. Formado por la Dirección General de Estadística a cargo del Dr. Antonio Peñafiel. México, Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento, 1901.

Anuario estadístico del estado de Chihuahua. Formado por la Sección de Estadística de la Secretaría de Gobierno, a cargo del oficial mayor C. José Ma. Ponce de León. Chihuahua, Imprenta del Gobierno del Estado, 1905, 1906, 1907, 1908, 1909.

División territorial de la República Mexicana formada por la Dirección General de Estadística, Estado de Chihuahua. México, Secretaría de Fomento, Comercio e Industria, Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento, 1902.

Estadística de la república mexicana, estado que guardan la agricultura, industria, minería y comercio. 1877-1878. Por Emiliano Busto. México, Imprenta de Ignacio Cumplido, 1880.

Estadísticas económicas del porfiriato. Fuerza de trabajo y actividad económica por sectores, tomo 2. México, El Colegio de México, 1960.

Memoria de Hacienda y Crédito Público correspondiente año económico de 1° de julio de 1896 a 30 de junio de 1897 presentada por el secretario de Hacienda al Congreso de la Unión. México, Tipografía de la Oficina Impresora de Estampillas, 1897.

Memoria de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público correspondiente al septuagésimo tercer año económico de 1° de julio de 1897 a 30 de junio de 1898 presentada por el secretario de Hacienda al Congreso de la Unión. México, Tipografía de la Oficina Impresora de Estampillas, 1901.

Memoria de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público correspondiente al año económico de 1° de julio de 1901 a 30 de julio [sic] de 1902 presentada por el secretario de Hacienda al Congreso de la Unión. México, Tipografía de la Oficina Impresora de Estampillas, 1905.

Memoria de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público correspondiente al año económico de 1° de julio de 1910 a 30 de junio de 1911 presentada por el secretario de Hacienda al Congreso de la Unión. México, Tipografía de la Oficina Impresora de Estampillas, 1912.

Memoria de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público del 23 de febrero de 1913 al 15 de abril de 1917, México, Secretaría de Hacienda y Crédito Público, 1953.

Memoria de las instituciones de crédito (MIC) correspondiente a los años de 1897, 1898 y 1899. México, Secretaría de Hacienda y Crédito Público, Tipografía de la Oficina Impresora del Timbre, 1900.

Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana, General Carlos Pacheco: corresponde á los años transcurridos de enero de 1883 á junio de 1885. México, Secretaría de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio, Oficina Tip. de la Secretaría de Fomento, 1887.

Reseña condensada de los ferrocarriles de los Estados Unidos Mexicanos, 31 de diciembre de 1910. México, Tip. de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 1911.

Reseña histórica y estadística de los ferrocarriles de jurisdicción federal, desde el 1 de enero de 1895 hasta el 31 de diciembre de 1899. México, Tipografía de la Dirección General de Telégrafos Federales, 1900.

The Mexican yearbook: a statistical, financial, and economic annual, compiled from official and other returns. Department of Finance of Mexico. London, McCorquodale & Co., 1908-1912.

Material bibliográfico citado

Aboites, Luis, *Agua y tierra en la región del Conchos-San Pedro, Chihuahua, 1720-1938: fuentes para una historia agraria.* México, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, 1986.

Aboites, Luis y A. Dolores Morales Cosme, *Breve compilación sobre tierras y aguas de Santa Cruz de Tapacolmes, Chihuahua (1713-1927).* México, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, 1998.

Aboites, Luis, *El agua de la nación: una historia política de México, 1888-1946.* México, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, 1998.

Aboites, Luis, *Demografía histórica y conflictos por el agua: dos estudios sobre 40 kilómetros de historia del río San Pedro, Chihuahua.* México, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, 2000.

Ahumada, Miguel, *Informe leído el 1o. de junio de 1911 por el C. Gobernador...* Chihuahua, Imprenta del Gobierno, 1911.

Almada, Francisco R., *Diccionario de historia, geografía y biografía chihuahuenses.* Chihuahua, Universidad Autónoma de Chihuahua, 1968.

Almada, Francisco R., *El ferrocarril de Chihuahua al Pacífico.* México, Libros Mexicanos, 1970.

Almada, Francisco R., *La revolución en el estado de Chihuahua*, tomo 1. México, Instituto Nacional de Estudios sobre la Historia de la Revolución Mexicana, 1965.

Almaraz, Araceli y Luis Alfonso Ramírez, coordinadores, *Familias empresariales en México: sucesión generacional y continuidad en el siglo XX.* Tijuana, El Colegio de la Frontera Norte, 2018.

Barragán, Juan Ignacio y Mario Cerutti, *Juan F. Brittingham y la industria en México*, Monterrey, Urbis Intemacional, 1993.

Berumen Campos, Miguel Ángel, Jesús Muñoz y Pablo Berumen, *1911: la batalla de Ciudad Juárez en imágenes*. Ciudad Juárez, Cuadro por Cuadro, 2009.

Bortz, Jeffrey y Marcos Aguila, “Earning a living: A history of real wage studies in Twentieth-Century Mexico”, *Latin American Research Review*, vol. 41, núm. 2, 2006, pp. 112-138.

Bruner, Robert F. y Sean D. Carr, *The Panic of 1907: Lessons Learned from the Market's Perfect Storm*, Hoboken, John Wiley & Sons, 2015.

Bury, John B., *Idea of progress; an inquiry into its origin and growth*. London, Macmillan, 1920.

Calderón, Francisco R., “Los ferrocarriles” en Daniel Cosío Villegas, *Historia Moderna de México, El porfiriato; vida económica*, tomo 1, 2a. ed. México, Hermes, 1974, pp. 483-634.

Castañeda Rivas, María Leoba, “El derecho civil en la época revolucionaria mexicana; hacia una socialización de la norma jurídica”, en *La independencia de México a 200 años de su inicio. Pensamiento social y jurídico*. México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2010, pp. 185-222.

Centro de Estudios de las Finanzas Públicas, *Obligaciones Financieras de las Entidades Federativas de México, al Cuarto Trimestre de 2016*. México, Cámara de Diputados, LXIII Legislatura, 2017.

Cerutti, Mario, “El préstamo prebancario en el noreste de México: la actividad de los grandes comerciantes de Monterrey (1855-1890)” en L. Ludlow y C. Marichal, (coords.), *Banca y poder en México (1800-1925)*, México, Grijalbo, 1986.

Cerutti, Mario, “Estudios regionales e historia empresarial en México (1840-1920). Una revisión de lo producido desde 1975”, en Carlos Dávila (comp.), *Empresa e historia en América Latina; un balance historiográfico*. Bogotá, COLCIENCIAS – Tercer Mundo, 1996, pp. 137-170.

Cerutti, Mario, “La Compañía Industrial Jabonera de la Laguna; comerciantes, agricultores e industria en el norte de México (1880-1925)” en Carlos Marichal y Mario Cerutti, compiladores, *Historia de las grandes empresas en México, 1850-1930*. México, Universidad Autónoma de Nuevo León – Fondo de Cultura Económica, 1997, pp. 167-199.

Cerutti, Mario y Ricardo León G, “Propietarios, empresarios y estado-nación en el norte de México (1850-1920)”, en *Historia y Grafía*, Universidad Iberoamericana, núm. 11, 1998, pp. 65-86.

Cerutti, Mario y Carlos Marichal (comp.), *La banca regional en México (1870-1930)*. México, El Colegio de México - Fondo de Cultura Económica, 2003.

Chace, R. E., “The Mexico Northwestern Railway Company Ltd., 1908-1914”, Downsview, *Mexico Project*, Work Paper núm. 4, York University, Centre for Research on Latin America and the Caribbean, 1982.

Chico y Pardo, María Elena, “Enrique C. Creel”, en Patricia Galeana (coord.), *Cancilleres de México*, tomo I, México, Secretaría de Relaciones Exteriores, 1992, pp. 626-641.

Coatsworth, John H., “El impacto económico de los ferrocarriles en una economía atrasada”, en *Los orígenes del atraso*. México, Alianza Editorial Mexicana, 1990, pp. 178-208.

Coatsworth, John H., *El impacto económico de los ferrocarriles en el porfiriato*. Trad. Julio Arteaga Hernández. México, Era, 1984.

Coatsworth, John H., “Welfare”, *The American Historical Review*, vol. 101, núm. 1, 1996, pp. 1-12.

Charles A. Conant, *A history of modern banks of issue*, 5th edition, New York & London, 1915.

Concesiones y franquicias otorgadas a la Compañía Eléctrica y de Ferrocarriles de Chihuahua, S. A. Chihuahua, Imprenta El Norte, 1908.

Covarrubias, José Enrique, “El Banco Nacional de Amortización de la Moneda de Cobre y la pugna por la renta del tabaco” en Leonor Ludlow y Carlos Marichal (coords.), *La banca en México, 1820-1920*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora – El Colegio de México – El Colegio de Michoacán – UNAM, 1998, pp. 71-88.

Creel, Enrique C., *Los bancos de México; su origen y su pasado. Su estado presente y su porvenir. Posible fundación del banco único*. México, Imprenta de J. Chávez y hermano, 1920.

Díaz-Polanco, Héctor, “Evolución y progreso en el positivismo”, *Boletín de Antropología Americana*, número 6, diciembre de 1982, pp. 25-35.

Domínguez Rascón, Alonso, *Tierra y autonomía. Los pueblos de Chihuahua frente al poder del Estado*. Ciudad Juárez, El Colegio de Chihuahua, 2011.

Dueñas, Heliodoro, *Los bancos y la revolución*. México, Patria, 1945.

“Exposición dirigida al C. Secretario de Hacienda y Crédito Público”, Chihuahua, 1900, transcrita en Graziella Altamirano y Guadalupe Villa (comp.), *Chihuahua, textos de su historia 1824-1921*, México, Gobierno del Estado de Chihuahua - Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora – Universidad Autónoma de Ciudad Juárez, 1988, tomo 2, pp. 242-253.

Flores H., Ivonne, *Cusihuiríachi: minería e historia regional*. Ciudad Juárez, Universidad Autónoma de Ciudad Juárez, 1992.

French, William E., “Business as usual: Mexico North Western Railway managers confront the Mexican Revolution”, *Mexican Studies/Estudios Mexicanos*, vol. 5, núm. 2, 1989, pp. 221-238.

García Ruiz, José Luís, “Patrón Oro, banca y crisis (1875-1936) Una revisión desde la historia económica”, *Cuadernos de Estudios Empresariales*, núm. 2, Madrid, Ed. Complutense, 1992, pp. 57-85.

Gómez Serrano, Jesús, *Aguascalientes en la historia*. México, Gobierno del Estado de Aguascalientes - Instituto de Investigaciones Doctor José María Luis Mora, 1988.

González de la Vara, Martín, *Región, frontera y capitales. Inversiones, política fronteriza y cambio socioeconómico en la región binacional de El Paso – Ciudad Juárez, 1846 – 1911*.

Zamora, El Colegio de Michoacán – El Colegio de Chihuahua – El Colegio de la Frontera Norte – Universidad Autónoma de Ciudad Juárez, 2017.

González Herrera, Carlos, “Chihuahua y las transformaciones de las estructuras económicas y sociales en el periodo anterior a la revolución” en Alejandra García y Abel Juárez (coords.), *Los lugares y los tiempos*, México, Nuestro Tiempo, 1989, pp. 246-266.

González Herrera, Carlos, “Miguel Ahumada. El gobernador porfirista” en *Chihuahua: las épocas y los hombres*. Ciudad Juárez, Universidad Autónoma de Ciudad Juárez - Gobierno del Estado-Meridiano 107, 1992.

González Herrera, Carlos, “La agricultura en el proyecto económico del porfiriato en Chihuahua” en *Siglo XIX, Cuadernos de Historia*, año 2, núm. 5, febrero de 1993, pp. 9-37.

González Herrera, Carlos, Noé Palomares y Ricardo León García, “Reflexiones en torno a la modernidad porfiriana en Chihuahua” en *Actas del Primer Congreso de Historia Regional Comparada, 1989*. Ciudad Juárez, Universidad Autónoma de Ciudad Juárez, 1990, pp. 259-270.

González Herrera, Carlos y Ricardo León García, *Civilizar o exterminar: tarahumaras y apaches en Chihuahua, siglo XIX*. México, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social – Instituto Nacional Indigenista, 2000.

González Herrera, Carlos y Ricardo León García, “El nuevo rostro de la economía regional. Enrique C. Creel y el desarrollo de Chihuahua, 1880-1910”, en Beatriz Rojas (coord.), *El poder y el dinero. Grupos y regiones mexicanos en el siglo XIX*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 1994, pp. 305-329.

González Herrera, Carlos y Ricardo León García, “La creación de los sistemas ferroviarios en el estado de Chihuahua, México, 1881-1912”, *New Mexico Historical Review* (junio-julio 1996), pp. 237-256.

González Herrera, Carlos y Ricardo León García, “Enrique C. Creel y la economía chihuahuense, 1880-1910”, en *Revista de la Universidad de México*, núm. 544, mayo 1996, pp. 38-43.

Gortari, Eli de, “Ciencia positiva política «científica»”, *Historia Mexicana*, vol. 1, núm. 4, abril-junio de 1952, p. 603-616.

Grunstein, Arturo, “Estado y ferrocarriles en México y EU, 1890-1911” en *Secuencia. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, núm. 20, Nueva época, 1991, pp. 79-105.

Grunstein, Arturo, “De la competencia al monopolio: la formación de los Ferrocarriles Nacionales de México”, en Sandra Kuntz y Priscilla Connolly, *Ferrocarriles y obras públicas*. México, El Colegio de México – Universidad Nacional Autónoma de México – Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora – El Colegio de Michoacán, 1999.

Grunstein, Arturo, *Consolidados: José Yves Limantour y la creación de Ferrocarriles Nacionales de México*. México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 2012.

Hammond, Bray, *Banks and Politics in America from the Revolution to the Civil War*. Princeton, Princeton University Press, 1957.

- Hildreth, Richard, *The history of banks: to which is added, a demonstration of the advantages and necessity of free competition in the business of banking*. Boston, Hilliard, Gray & Co., 1837.
- Holden, Robert H., *Mexico and the survey of public lands; the management of modernization, 1876-1911*. DeKalb, Northern Illinois University Press, 1994.
- Hulse, J. F., *Railroads and revolutions. The story of Roy Hoard*. El Paso, Mangan Books, 1986.
- “Informe confidencial de Lauro Carrillo, jefe político de Iturbide, Chihuahua, al secretario de Relaciones Exteriores”, 30 de agosto de 1887, Archivo Histórico de la Secretaría de Relaciones Exteriores, 42-6-155.
- Irigoyen, Ulises, *En pro de la Zona libre: opiniones y datos*. Ciudad Juárez, Tip. A.B.C., 1920.
- Irigoyen, Ulises, *El problema económico de las fronteras mexicanas: Tres monografías*. México, Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística, 1935.
- Jauss, Hans Robert, *Las transformaciones de lo moderno. Estudios sobre las etapas de la modernidad estética*. Trad. Ricardo Sánchez Ortiz de Urbina. Madrid, Visor, 1995.
- Katz, Friedrich, *The Life and Times of Pancho Villa*. Stanford, Stanford University Press, 1998.
- Kuntz Ficker, Sandra, *Empresa extranjera y mercado interno: el Ferrocarril Central Mexicano, 1880-1907*. México, El Colegio de México, 1995.
- Kuntz Ficker, Sandra y Paolo Riguzzi, coord., *Ferrocarriles y vida económica en México (1850-1950); del surgimiento tardío al decaimiento de precios*. Zinacantepec, El Colegio Mexiquense – Universidad Autónoma Metropolitana – Ferrocarriles Nacionales de México, 1996.
- León García, Ricardo, “Bancos chihuahuenses durante el porfiriato, 1880-1916”, en *Nóesis*, núm. 5 (ago-dic), Ciudad Juárez, Universidad Autónoma de Ciudad Juárez, pp. 5-32.
- León García, Ricardo, “El crédito en el Chihuahua porfiriano: sus fuentes”, en *Boletín de Fuentes para la Historia Económica de México*, núm. 5 (sep.-dic. 1991), México, El Colegio de México, Centro de Estudios Históricos, pp. 27-32.
- León García, Ricardo, “Comerciantes extranjeros en Chihuahua: la casa Kettelsen y Degetau” en *Chamizal*, núm. 10, junio 1991, pp. 78-86.
- León García, Ricardo. “Mariano Samaniego: medio siglo de vida fronteriza”, en *Chihuahua: Las épocas y los hombres*, Ciudad Juárez, Meridiano 107 - Universidad Autónoma de Ciudad Juárez -Gobierno del Estado.
- León García, Ricardo. “La banca chihuahuense durante el Porfiriato, 1880-1914”, en Virginia Guedea y Jaime E. Rodríguez O. (eds.), *Cinco siglos de historia de México*. México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora - University of California, t. 2, 1992, pp. 193-206.

León García, Ricardo, “La banca chihuahuense durante el porfiriato” en *Siglo XIX, Cuadernos de Historia*, año 1, núm. 2, 1992, pp. 9-47.

León García, Ricardo, “Comerciantes y mercado crediticio en Chihuahua; el caso del Banco Minero de Chihuahua”, en *Actas del III Congreso Internacional de Historia Regional Comparada*, Ciudad Juárez, Universidad Autónoma de Ciudad Juárez, 1993.

León García, Ricardo, “Federico Sisniega y los intentos de modernización económica en Chihuahua, México 1885-1910”, *Revista Española de Estudios Norteamericanos*, Universidad de Alcalá, vol. 7, núm. 11, 1996, pp. 67-86.

León García, Ricardo, “Federico Sisniega, un español en la familia Terrazas”, en *Nóesis*, núm. 12, 1996, pp. 65-82.

León García, Ricardo, “El ferrocarril y la nueva visión de la frontera”, en R. Brown (ed.), *Introducción e impacto del ferrocarril en el norte de México*. Ciudad Juárez, Universidad Autónoma de Ciudad Juárez, 2009, pp. 173-191.

León García, Ricardo, “En busca de la modernización de Chihuahua: Empresas bancarias durante el porfiriato”, en Jesús Vargas Valdés (coordinador), *Chihuahua. Horizontes de su historia y su cultura*. México, Gobierno del Estado de Chihuahua, Milenio, Multimedia, 2010, tomo I, pp. 223-237.

“Libro de la contabilidad de los bienes del general Luis Terrazas, año 1910-1911”, colección particular, Chihuahua.

Lloyd, Jane-Dale, *Cinco ensayos sobre cultura material de rancheros y medieros del noroeste de Chihuahua, 1886-1910*. México, Universidad Iberoamericana, 2001.

López-Alonso, Moramay, “Growth with Inequality: Living Standards in Mexico, 1850-1950”, *Journal of Latin American Studies*, vol. 39, núm. 1, 2007, pp. 81-105.

Ludlow, Leonor, “El Banco Nacional Mexicano y el Banco Mercantil Mexicano: radiografía de sus primeros accionistas, 1881-1882”, *Historia Mexicana*, vol. 39, núm. 4, El Colegio de México, abril-junio de 1990, pp. 979-1027.

Marichal, Carlos, *Nueva historia de las grandes crisis financieras: una perspectiva global, 1873-2008*, Barcelona, Debate, 2012

Martínez, Óscar J., *Ciudad Juárez: el auge de una ciudad fronteriza a partir de 1848*. (Trad. Carlos Valdés). México, Fondo de Cultura Económica, 1982.

Maurer, Noel y Tridib Sharma, “Enforcing Property Rights Through Reputation: Mexico's Early Industrialization, 1878-1913”, *The Journal of Economic History*, vol. 61, núm. 4, 2001, pp. 950-973.

Metz, Leon C., *City at the Pass. An illustrated history of El Paso*. Woodland, El Paso Chamber of Commerce - Windsor Publications, 1980.

México, Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, *XI Censo General de Población y Vivienda, 1990*, Chihuahua, Resultados definitivos. Aguascalientes, Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, 1991.

- Morison, Samuel E., *et al.*, *Breve historia de los Estados Unidos*. Trad. Odón Durán, Faustino Ballve y Juan José Utrilla. México, Fondo de Cultura Económica, 1980.
- Musacchio F., Aldo, “La Reforma Monetaria de 1905: un estudio de las condiciones internacionales que contribuyeron a la adopción del patrón oro en México”, *Secuencia*, núm. 52, enero-abril, 2002, pp. 163-196.
- Orozco, Víctor, *Las guerras indias en la historia de Chihuahua: primeras fases*. México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 1992.
- Orozco, Víctor, *Las guerras indias en la historia de Chihuahua: antología*. Ciudad Juárez, Universidad Autónoma de Ciudad Juárez, 1992.
- Palomares P., Noé, *Propietarios norteamericanos y reforma agraria en Chihuahua, 1917-1942*. Ciudad Juárez, Universidad Autónoma de Ciudad Juárez, 1991.
- Palomares P., Noé, “Minería y metalurgia chihuahuenses: Batopilas y Santa Eulalia entre 1880 y 1920”, en *Actas del Tercer Congreso Internacional de Historia Regional Comparada 1991*, Universidad Autónoma de Ciudad Juárez, Ciudad Juárez, 1992, pp. 307-316.
- Parker, Morris B., *Mules, mines and me in Mexico. 1895-1932*. Tucson, University of Arizona Press, 1979.
- Peña, Moisés T. de la, *Chihuahua económico*. México, s.p.i., 1936.
- Peña, Moisés T. de la, *La industria textil del algodón: crisis, salarios, contratación*. México, Sindicato Nacional de Economistas, 1938.
- Peña, Moisés T. de la, *El pueblo y su tierra: mito y realidad de la reforma agraria en México*. México, Cuadernos Americanos, 1964.
- Pérez Martínez, M. Sofía, Federico J. Mancera Valencia, Ignacio Guerrero, David Lauer y Libertad Villarreal, *Chihuahua: ganadería y cultura del septentrión*. Chihuahua, Gobierno del Estado - Secretaria de Educación, Cultura y Deporte - Instituto Chihuahuense de la Cultura - Unión Ganadera Regional de Chihuahua, 2013.
- Pilcher, Jeffrey M., “Fajitas and the Failure of Refrigerated Meatpacking in Mexico: Consumer Culture and Porfirian Capitalism”, *The Americas*, vol. 60, núm. 3, 2004, pp. 411-429.
- Plana, Manuel, *El reino del algodón en México: la estructura agraria de La Laguna, 1855-1910*. Monterrey, Universidad Autónoma de Nuevo León, 1996.
- Potash, Robert, “La fundación del Banco de Avío”, *Historia Mexicana*, vol. 3, núm. 2, 1953, pp. 261-278.
- Proudhon, Pierre-Joseph, *Sistema de las contradicciones económicas o Filosofía de la miseria*. Trad. Alejandro Bou. Madrid, M. Aguilar, 1932.
- Ramos Escandón, Carmen, *Industrialización, género y trabajo femenino en el sector textil mexicano: el obraje, la fábrica y la compañía industrial*. México, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, 2005.

- Román, Belinda, *Ciudad Juárez-El Paso, the formation of a cross-border market: Mexico-U.S. economic relations in perspective, 1840s-1920s*. PhD thesis, London School of Economics and Political Science, UK, 2003.
- Salas-Porras, Alejandra, “Avenidas de desarrollo de los grandes grupos empresariales mexicanos”, *Revista Mexicana de Sociología*, vol. 64, núm. 1, 2002, pp. 141-185.
- Sánchez, José María, *Informe leído el 1o. de junio de 1910 por el C. Gobernador...*, Chihuahua, Imprenta del Gobierno, 1910.
- Santiago Quijada, Guadalupe, *Propiedad de la tierra en Ciudad Juárez, 1888 a 1935*. México, El Colegio de la Frontera Norte – New Mexico State University – Universidad Autónoma de Ciudad Juárez – Ediciones Eón, 2002.
- Sariego, Juan Luis (coordinador), *Trabajo, territorio y sociedad en Chihuahua durante el Siglo XX. Historia General de Chihuahua, Tomo V. Período Contemporáneo*. Chihuahua, Gobierno del Estado de Chihuahua - Escuela Nacional de Antropología e Historia Chihuahua - Universidad Autónoma de Ciudad Juárez, 1998.
- Schumpeter, Joseph A., *Business Cycles. A Theoretical, Historical, and Statistical of the Capitalist Process*. New York & London, McGraw-Hill, 1939.
- Schumpeter, Joseph A., *Teoría del desenvolvimiento económico: una investigación sobre ganancias, capital, crédito, interés y ciclo económico*. Trad. Jesús Prados Arrarte. México, Fondo de Cultura Económica, 1997 [Leipzig, Dunker & Humblot, 1912].
- Siller, Pedro y Miguel Ángel Berumen, 1911, *La batalla de Ciudad Juárez*. Ciudad Juárez, Cuadro Por Cuadro - Berumen y Muñoz Editores, 2003.
- Sonnichsen, C. L., *Pass of the North. Four centuries on the Río Grande (1529-1917)*, vol. 1. El Paso, Western Press, 1968.
- Sordo Cedeño, Reynaldo, “Las sociedades de socorros mutuos 1867-1880”, *Historia Mexicana*, vol. 33, núm. 1, julio – septiembre de 1983, pp. 72-96.
- Tarde, Jean-Gabriel, *Las leyes de la imitación; estudio sociológico*. Trad. Alejo García Góngora. Madrid, Daniel Jorro Editor, 1907.
- Terrazas, Luis, *Informe leído el 1o. de junio de 1904 por el C. Gobernador..., primer año de su ejercicio*, s.p.i., Chihuahua, 1904.
- Terrazas, Luis, y Miguel Salas, “Escrito de los bancos Minero y Mexicano solicitando autorización para fusionar estos establecimientos” (20 de septiembre de 1895) en *MIC, op. cit.*, pp. 172-173.
- Vallebuena, Miguel, “Algodón y ferrocarriles: el desarrollo de la Comarca Lagunera” en *Transición*, núm. 12, 1992, pp. 28-35.
- Villa G., Guadalupe, “Durango y Chihuahua: los lazos financieros de una élite”, en *Actas del III Congreso Internacional de Historia Regional*. Ciudad Juárez, Universidad Autónoma de Ciudad Juárez, 1992, pp. 265-273.

Wasserman, Mark, “Oligarquía e intereses extranjeros en Chihuahua durante el porfiriato”, *Historia Mexicana*, vol. 22, núm. 3, 1973, pp. 279-319.

Wasserman, Mark, *Capitalistas, caciques y revolución. La familia Terrazas de Chihuahua, 1854-1911*, México, Grijalbo, 1984.

Wasserman, Mark, “Chihuahua: family power, foreign enterprise, and national control”, en Thomas Benjamin *et al.*, *Other Mexicos: Essays on Regional Mexican History, 1876-1911*. Albuquerque, University of New Mexico Press, 1984.

Wasserman, Mark, “Enrique C. Creel: Business and Politics in Mexico, 1880-1930”, *The Business History Review*, vol. 59, núm. 4, 1985, pp. 645-662.

Wasserman, Mark, *Persistent Oligarchs: Elites and Politics in Chihuahua, Mexico, 1910-1940*. Durham, Duke University Press, 1993.

Wasserman, Mark, *Pesos and Politics Business, Elites, Foreigners, and Government in Mexico, 1854-1940*. Stanford, Stanford University Press, 2015.

Zea, Leopoldo, *El positivismo en México; nacimiento, apogeo y decadencia*. 2ª edición. México, Fondo de Cultura Económica, 1968.